Archiv für Eisenbahnwe...

Prussia (Germany). Ministerium der...

Library of
Princeton University.

The Eighty-Eight Library
of
Economics.

Digitized by Google

ARCHIV

FÜR

EISENBAHNWESEN.

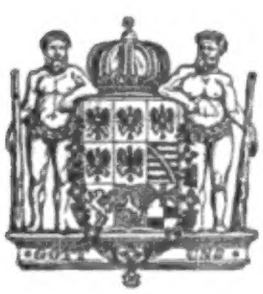
HERAUSGEGEBEN

IM

KÖNIGLICH PREUSZISCHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

SECHSUNDZWANZIGSTER JAHRGANG

1903.



BERLIN.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER.

1903.

Digitized by Google

(RECAP)

HE1001
.A27
1903

UNIVERSITY
LIBRARY
PRINCETON, N.J.

Druck von H. S. Hermann in Berlin.

Digitized by Google

INHALTSVERZEICHNIS.

A. Abhandlungen.

Seite

Amerika. Die Eisenbahnen von Uruguay in den Jahren 1896/97, 1897/98 und 1898/99. Von Kemmann. (Mit einer Karte) 1126

Einleitung (1126). — Die einzelnen Bahnen (1128). — Staatsgarantien (1133). — Wirtschaftsergebnis (1135).

— Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. Wiedenfeld. 1199

Einleitung (1199). — I. Die Eisenbahnverkehrsverbände (pools) (1201). — II. Die Eisenbahnverschmelzungen der älteren Zeit (1206). — III. Die Eisenbahnverschmelzungen seit 1898 (1209). — IV. Die Form der modernen Verschmelzungen (1215). — V. Das Ergebnis: Ein Verkehrsmonopol (1219). — Schluß (1222).

— Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1899/1900 und 1900/1901 1310

Anatolische Eisenbahnen und ihre Fortsetzung bis zum persischen Golf. (Mit einer Karte.) Von Heeser 75

Australien. Die Eisenbahnen der australischen Kolonien Neusüdwales, Queensland, Südaustralien und Tasmanien 162

— desgl. der Kolonien Viktoria, Westaustralien und Neuseeland 667

Baden. Die Eisenbahnen im Großherzogtum Baden im Jahre 1901 356

Bayern. Die bayerischen Staatseisenbahnen und Schiffahrtsbetriebe im Jahre 1901 646

— Wohlfahrtseinrichtungen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1901 659

Belgien. Die belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1900 und 1901 . . . 1289

Berliner Stadt- und Ringeisenbahn, der innere Personenverkehr . . . 806

Binnenwasserstraßen. Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen zwischen Manchester und Liverpool und der Manchester Seeschiffkanal. Von Bindewald 249

V. Der Manchester Seeschiffkanal. d) Die Tarife des Kanals und die Behandlung der Güter auf den Docks (249). e) Der Kanal und seine Wettbewerber 1894—1896 (256). f) Der Kanal und seine Wettbewerber von 1897 bis 1901 (511). g) Die finanzielle Lage der Kanalgesellschaft (535).

JUL 27 1909 249787

Digitized by Google

Seite

Britisch-Ostindien. Die Eisenbahnen im Kalenderjahr 1901 403

Dänemark. Die Eisenbahnen im Betriebsjahr 1901/1902 820

Deutschland. Getreideernte in 1901 und die Eisenbahnen. Von Thamer. 282

— Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1902 im Vergleich zu der in den Jahren 1899, 1900 und 1901. Von C. Thamer . . . 1005

— Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1898—1900 1043

Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. Wiedenfeld 1199

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Verkehrsentwicklung in der Zeit vom 1. April 1896 bis zum 31. März 1901. Von Platt 607 784

Eisenbahnen der Erde. 1897—1901 500

Elsaß-Lothringen. Die Reichseisenbahnen und die Wilhelm-Luxemburg Bahnen im Rechnungsjahr 1901 308

England. Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1898 bis 1900 1043

Enteignung. Ein Antrag auf Abänderung des preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. Von Seydel 773

Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1903. 547

Etat. Der Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1903. Von Schremmer 594

Extraordinarium. Der wirtschaftliche Charakter des Extraordinariums der preußischen Staatseisenbahnverwaltung. Von Offenberg 487

Frankreich. Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen und der 6 großen Eisenbahngesellschaften in Frankreich im Jahre 1901 120

— Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1898—1900 1043

— Die Eisenbahnen in Frankreich im Jahre 1900 1077

— Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1899 und 1900 1305

Getreideernte Deutschlands in 1901 und die Eisenbahnen. Von Thamer. 282

Gotthardbahn im Jahre 1902 1283

Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1902 im Vergleich zu der in den Jahren 1899, 1900 und 1901. Von C. Thamer. 1005

Japan. Die Eisenbahnen 860

— Die Privateisenbahngesetzgebung in Japan 981

1. Privateisenbahngesetz (981). — 2. Betriebsordnung (984).

Italien. Die Betriebsergebnisse der italienischen Eisenbahnen im Jahre 1900. Von Claus 146

Krankenkasse, siehe Pensionskasse.

Niederlande. Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1901 1299

Österreich. Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1900. 102

— Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1901 365

Digitized by Google

Seite

Pensionskasse, Die, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1901. Von Dr. Wesener 1

Einleitung (1). — 1. Die Arbeiterpensionskasse (3). — 2. Die Arbeiterkrankenkassen (27). — 3. Unfallversicherung (47). — Anlagen (56).

Personenverkehr, der innere, der Berliner Stadt- und Ringeisenbahn . . 806

Preußen. Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1901. Von Tolsdorff 316

— Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1903 547

— Der Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1903. Von Schremmer 594

— Zur sozialen Lage der Eisenbahnbediensteten in Preußen. Von Löwe . 745

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg Bahnen im Rechnungsjahr 1901 308

Rußland. Russische Eisenbahnpolitik im neunzehnten Jahrhundert von 1836 bis 1881. Von Dr. Matthesius 933

Einleitung. Verkehrswesen und Verkehrspolitik in Rußland bis zum Jahre 1835 (933). — Die Eisenbahnpolitik. Erste Periode. 1836—1855 (950). — Zweite Periode. 1856—1880. Einleitung (1225). — Erster Abschnitt. 1856—1864 (1228). — Zweiter Abschnitt. 1865—1872 (1245).

— Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1900. Von Dr. Mertens 1083

Allgemeines (1083). — 1. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1901 (1083). — 2. Betriebsmittel und deren Leistungen (1091). — 3. Heizmaterial der Lokomotiven (1101). — 4. Verkehr (1104). — 5. Anlagekapital der Staats- und Privatbahnen (1108). — 6. Finanzielle Ergebnisse (1110). — 7. Unfälle (1118). — 8. Beamte und Arbeiter (1123).

Sachsen. Die unter königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen im Königreich Sachsen im Jahre 1901 . . 91

Schweden. Die Eisenbahnen in Schweden im Jahre 1900/1901 393

Schweiz. Die Eisenbahnen im Jahre 1901 1273

— Die Gotthardbahn im Jahre 1902 1283

Soziale Lage der Eisenbahnbediensteten in Preußen. Von Löwe 745

Spanien. Die Eisenbahnen 848

Unfallversicherung, siehe Pensionskasse.

Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1899 und 1900 . 1305

Ungarn. Die ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1901. Von Nagel . . . 377

— Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1901. Von Nagel 832

Uruguay, siehe Amerika.

Vereinigte Staaten von Amerika. Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen. Von Dr. Wiedenfeld 1199

— Die Eisenbahnen in den Jahren 1899/1900 und 1900/1901 1310

Verkehrsentwicklung des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in der Zeit vom 1. April 1896 bis zum 31. März 1901. Von Platt 607 784

Digitized by Google

Seite

Wohlfahrtseinrichtungen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1901 659
— der königlich württembergischen Verkehrsanstalten 1071

Württemberg. Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Etatsjahr 1901 1061
— Wohlfahrtseinrichtungen der königlich württembergischen Verkehrsanstalten im Jahre 1901 1071

B. Kleinere Mitteilungen.

Afrika. Von der Madagascar-Eisenbahn 417
— Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1900 692
— Die Uganda-Eisenbahn 868
— Erweiterung des Eisenbahnnetzes in den neuen englischen südafrikanischen Kolonien 869
— Äußerung eines englischen Staatsmannes über das Staatsbahnsystem in Ägypten 1153
— Die Verwaltung der neuerbauten englischen Staatsbahn in der westafrikanischen Kolonie Lagos 1154
— Der neue Tarif der Usambarabahn 1156
— Die Eisenbahnen in der englischen Kolonie Natal 1346
— Die Eisenbahnen in der Kapkolonie 1349

Amerika. Eine Eisenbahn in Bolivia 418
— Südamerikanische Überlandbahnen 871
— Die Eisenbahnen Canadas in den Jahren 1900/1901 und 1901/1902 1341

Arbeitsverhältnisse. Arbeitseinstellung von Eisenbahnangestellten in Spanien zu Streikzwecken 675
— Ein englischer Eisenbahnerausstand und seine Folgen 1148

Asien. Der Eisenbahnbau in Siam 414
— Die Bangkok—Korat-Eisenbahn im Staatshaushalt des Königreichs Siam 1902/1903 415
— Über die Eisenbahnen in den malayischen Staaten 416
— Über die koreanische Söul—Wiju-Eisenbahn 680

Australien. Förderung der Ansiedelung in wenig bewohnten Vororten von Melbourne 872

Bayern. Umfang der königlich bayerischen Staatsbahnen 680

Betriebsmittel, Ausmusterung bei den preußischen Staatseisenbahnen . . 675

Frankreich. Die Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen in den Jahren 1901 und 1902 880

Grossbritannien. Die finanziellen Ergebnisse des Betriebes der Eisenbahnen Englands für das Jahr 1901 176
— Ein englischer Eisenbahnerausstand und seine Folgen 1148

Digitized by Google

Seite

Mecklenburg. Die großherzoglich mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn im Jahre 1901/1902 873

Norwegen. Die Lulea—Ofoten Bahn 866

Oesterreich-Ungarn. Finanzieller Stand der Pensions- und Krankenunterstützungskassen der ungarischen Eisenbahnen in den Jahren 1900 und 1901 420

Oldenburg. Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1901 877

Portugal. Die portugiesischen Eisenbahnen im Jahre 1901 1156

Preussen. Ausmusterung der Betriebsmittel bei den preußischen Staatseisenbahnen 675

Rumänien. Die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1901/1902 1337

Russland. Die Staatseisenbahnen Finlands im Jahre 1901 176

— Statistisches von den Eisenbahnen Russlands 681

Schweden. Die Lulea—Ofoten-Bahn 866

Schweiz. Eine neue Juraüberschienung 175

— Die schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1902 1151

Spanien. Arbeitseinstellung von Eisenbahnangestellten zu Streikzwecken . 675

Staatsbahnsystem. Äußerung eines englischen Staatsmannes über das Staatsbahnsystem in Ägypten 1153

Türkei. Die Betriebsergebnisse der Salonik—Monastir-Bahn des Jahres 1902 1339

Versuchsanstalten, königlich technische, Tätigkeit im Rechnungsjahre 1901 418

C. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Allgemeines Eisenbahnrecht. Der durch den Staatsvertrag vom 23. Juli 1896 begründeten preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft kommt nicht der Charakter selbständiger juristischer Persönlichkeit zu. Vielmehr ist sie in zivilrechtlicher Beziehung als ein der Gesellschaft entsprechendes Rechtsverhältnis aufzufassen. Im übrigen ist sie staatsrechtlicher Natur und in erster Reihe nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts zu beurteilen. — Wenn durch die auf den Betrieb einer Bahn gerichtete Tätigkeit mehrerer Unternehmer ein Unfall herbeigeführt worden ist, hat jeder von ihnen nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes für den entstandenen Schaden voll einzustehen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. Juli 1902 422

Baupolizei. Bauerlaubnis; Verwaltungsstreitverfahren im Falle ihrer Versagung; Fluchtliniengesetz. Erkenntnisse des Oberverwaltungsgerichts vom 11. Juli und 24. Oktober 1901 443

— Baubeschränkung infolge von Fluchtlinienfestsetzung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 28. Februar 1901 444

Digitized by Google

Seite

Baupolizei. Bauten an der Grenze zweier Gemeinden. Auslegung der §§ 12, 15 des Fluchtliniengesetzes. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 10. Oktober 1901 445

— Rechtsmittel in Ansiedelungssachen. Bescheid des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Juli 1901 445

— Ansiedelungs- und Koloniegenehmigung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 30. Januar 1902 446

— Abweichungen von einem genehmigten Bauplane. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 28. April 1902 446

— Grenzen der Befugnisse der Baupolizei. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 19. Januar 1903 1361

— Ansiedelungsgenehmigung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 5. Januar 1903 1362

Beamtendisziplin. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Juli 1902. 1363

Beamtenrecht. Ein Anspruch gegen den Landesfiskus wegen Verschuldung eines Staatsbeamten im Sinne des § 39 Ziffer 2 des preußischen Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz ist nur dann gegeben, wenn der Anspruch auf die Verschuldung des Beamten bei Ausübung der ihm obliegenden öffentlich-rechtlichen Funktionen gegründet ist, dagegen nicht, wenn vom Fiskus deshalb Entschädigung verlangt wird, weil ein in einem Gewerbebetriebe desselben Angestellter die ihm obliegenden Verpflichtungen schuldhafterweise nicht gehörig erfüllt hat. — Die Betriebsinspektionen sind lediglich die ausführenden Organe der Eisenbahndirektionen, haben diesen gegenüber keine Selbständigkeit und können deshalb auch nicht als Niederlassungen, von denen aus unmittelbar Geschäfte geschlossen werden, im Sinne des § 21 der Zivilprozeßordnung angesehen werden. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. Januar 1902 183

— Die „Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern“ sind eine verbindliche reichsrechtliche Verordnung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. März 1901 195

— Als Ausführungsvorschriften im Sinne des Art. IV des Gesetzes, betr. die Tagegelder und Reisekosten der Staatsbeamten, gelten auch Beschlüsse des Staatsministeriums, die zu den betreffenden älteren Gesetzen gefaßt worden sind. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. Januar 1901 196

— Reichsunfallfürsorgegesetz. Es ist nicht erforderlich, daß besondere Eigentümlichkeiten des Betriebes einen Unfall verursacht haben. Das Gesetz verlangt nur einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Betriebe und dem Unfall. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 24. Juni 1902. 894

— Die Entziehung des Diensteinkommens eines nichtrichterlichen Beamten nach § 8 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 hat keinen zivilrechtlichen, sondern einen strafrechtlichen (Disziplinarstraf-) Charakter. Der ordentliche Richter ist nicht befugt, in eine Nachprüfung der Frage ein-

Digitized by Google

Seite

zutreten, ob die Voraussetzungen des § 8 vorliegen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 13. Juni 1902 896

Beamtenrecht. Die Vorschrift des § 13 des Pensionsgesetzes schafft eine unwiderlegbare Rechtsvermutung dafür, daß spätestens mit der Ableistung des Diensteides der Eintritt des Beamten in den Staatsdienst stattgefunden hat. Berechnung der pensionsfähigen Dienstzeit eines höheren Beamten (Bauführers). Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Mai 1902 896

— Mag auch an sich der Gang von der Wohnung zur Dienststätte dem Dienstbereiche im Sinne des Unfallfürsorgegesetzes zuzurechnen sein, so wird doch jedenfalls der Begriff der Erfüllung einer Dienstpflicht insoweit ausgeschlossen, als bei dem Gange ohne unverschuldeten Notstand einem bahnpolizeilichen Verbote zuwider gehandelt wird. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. März 1903 1160

Eigentumsbeschränkungen im polizeilichen Interesse. Schutz des öffentlichen Verkehrs in der Nähe der Eisenbahnen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 13. Mai 1902 448

Eisenbahnverwaltungsordnung. Bei juristischen Personen kann von einem „wissentlichen Geschehenlassen" nur soweit die Rede sein, als dieses Wissen und Wollen bei dem maßgeblichen Willensorgan vorhanden ist. Als solches Organ ist bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung nicht der Bahnmeister und auch nicht die Betriebsinspektion anzusehen. Der maßgebliche Wille des Fiskus wird vielmehr tatsächlich und damit auch rechtlich in der Instanz der Direktion gefaßt. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 17. Juni 1902 186

— In bezug auf die Erhaltung und Verwaltung des Grundeigentums der Eisenbahnverwaltung ist nicht der Bahnmeister ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter" des Eisenbahnfiskus, für dessen Verschulden dieser gemäß § 31 des Bürgerlichen Gesetzbuches einzustehen hat, sondern der Vorstand der Betriebsinspektion. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Januar 1903 703

Enteignung. Bewertung von Grundstücksteilen für Straßenland. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 1. März 1901 197

— Hinterlegung der vorläufig festgestellten Entschädigungssumme, deren Verzinsung im Falle der Dringlichkeitserklärung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. Juni 1901 197

— Enteignung nach Fertigstellung der Anlage, Bemessung der Entschädigung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. November 1901 197

— Der in der Person eines Vorbesitzers entstandene, dem jetzigen Eigentümer des enteigneten Grundstückes abgetretene Anspruch auf Entschädigung wegen der vor der Enteignung dem Grundstück auferlegten Servitut der Unbebaubarkeit kann im Enteignungsverfahren nicht geltend gemacht werden. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 21. Januar 1902 198

— Die Vorschrift des § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ist in dem Sinne zu verstehen, daß nicht bloß die tatsächliche, in der Regel erst nach Ausführung der Anlage eintretende Werterhöhung bei

Digitized by Google

Seite

Bemessung der Entschädigung außer Anschlag zu bleiben hat, sondern jedenfalls auch jede Erhöhung des Preisniveaus, welche die Grundstücke der fraglichen Gegend oder das von der Enteignung betroffene Grundstück erfahren haben, seitdem die neue Anlage durch Bewilligung des Enteignungsrechts in sicherer Aussicht stand. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Oktober 1902 695

Enteignung. Die Entschädigung für Grundstücksteile, welche nach einem festgesetzten Fluchtlinienplane zu Straßenland bestimmt waren, ist bei der Enteignung, soweit es sich um die Eigenschaft der Grundstücksteile als Bauland handelt, nach dem Werte zu bemessen, den dieselben zur Zeit der Enteignung als Bauland haben würden, wenn die Fluchtlinienfestsetzung nicht erfolgt wäre. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 5. Dezember 1902 699

— Wird nur ein Teil des Grundbesitzes desselben Eigentümers enteignet, so sind bei der Berechnung des Minderwertes des Restgrundstückes die allgemeinen Vorteile mit zu berücksichtigen, welche diesem durch das Unternehmen zufallen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. Februar 1903 885

— Wenn bei der Enteignung eines Hausgrundstücks auf Grund der Fiktion eines Neubaues der Entschädigungsbetrag für den Eigentümer festgesetzt wird, so enthält dieser eine Vergütung, durch die das ganze Immobile in seiner höchsten Ausnutzungsfähigkeit abgegolten wird, und die daher auch das volle Äquivalent der das Grundstück belastenden Rechte in sich schließt. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 25. April 1902 897

— Unter den Vorschriften der Zivilprozeßordnung über Zustellungen, die auch für das Enteignungsverfahren gelten, sind nur diejenigen zwingender Natur, die sich auf den Zustellungsakt selbst beziehen, nicht aber die zur Sicherung des Beweises der Zustellung dienenden Vorschriften. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. Juni 1902 897

Frachtrecht. Rechtliche Stellung eines ausländischen Unterfrachtführers, Haftung des deutschen Spediteurs. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. April 1901 196

Haftpflicht. Der durch den Staatsvertrag vom 23. Juli 1896 begründeten preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft kommt nicht der Charakter selbständiger juristischer Persönlichkeit zu. Vielmehr ist sie in zivilrechtlicher Beziehung als ein der Gesellschaft entsprechendes Rechtsverhältnis aufzufassen. Im übrigen ist sie staatsrechtlicher Natur und in erster Reihe nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts zu beurteilen. — Wenn durch die auf den Betrieb einer Bahn gerichtete Tätigkeit mehrerer Unternehmer ein Unfall herbeigeführt worden ist, hat jeder von ihnen nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes für den entstandenen Schaden voll einzustehen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. Juli 1902 422

— Die Entschädigungsforderungen aus § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 unterliegen hinsichtlich ihrer Abtretbarkeit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen; es ist nicht erforderlich, daß jeder, der einen solchen Anspruch erhebt, das Vorhandensein der gesetzlichen Erfordernisse in seiner eigenen Person nachweist. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Januar 1902 883

Digitized by Google

Seite

Haftpflicht. Außerordentliche Schadensersatzpflicht für rechtswidrige Unterlassungen. Eine solche kann auch vorliegen, wenn der Eigentümer eines auf öffentlicher Straße stehenden Baumes es unterläßt, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt auf die Unterhaltung des Baumes zu verwenden und infolgedessen nicht verhütet, daß der morsch gewordene Baum jemanden verletzt. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 30. Oktober 1902 895

Handelsrecht. Zu Liquidatoren einer Aktiengesellschaft können im Sinne der §§ 295, 296 und 319 R. H. G. Bs. nur physische Personen bestellt werden. Eine Behörde als solche kann die Obliegenheiten eines Liquidators nicht wahrnehmen; die Bestellung einer Behörde und deren Eintragung in das Handelsregister ist daher unzulässig. — Dagegen ist die Frage, ob nicht ein Beamter oder der Einzelträger einer Behörde zum Liquidator bestellt werden könne, zu bejahen, sofern nur die Firmenzeichnung der Vorschrift im Abs. 4 des § 296 R.-H.-G.-Bs. genügt. Beschluß des Kammergerichts vom 18. Juli 1903 1354

Invalidenversicherung. Anspruch einer Versicherungsanstalt auf Ersatz der Kosten eines Heilverfahrens gegen die Krankenkasse. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 17. Oktober 1901 448

Kleinbahnen. Beleuchtung öffentlicher Wege durch Kleinbahnunternehmer. Erzwingung der Erfüllung von Genehmigungsbedingungen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 24. November 1902 1363

Krankenversicherung. Beschäftigung im Sinne des § 1 des Krankenversicherungsgesetzes, Erwerbslosigkeit im Sinne des § 28, Krankengeld für Sonn- und Festtage, Mitgliedschaft. Erkenntnisse des Oberverwaltungsgerichts vom 16. Dezember 1901, 9. und 30. Januar 1902 447

— Anspruch einer Versicherungsanstalt auf Ersatz der Kosten eines Heilverfahrens gegen die Krankenkasse. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 17. Oktober 1901 448

— Begriff der Krankheit. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 9. Juni 1902 1362

Polizei. Eigentumsbeschränkungen im polizeilichen Interesse. Schutz des öffentlichen Verkehrs in der Nähe der Eisenbahnen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 13. Mai 1902 448

— Außerordentliche Zuständigkeit der Polizeibehörden in Notfällen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 5. Mai 1902 449

Prozeßrecht. Ein Anspruch gegen den Landesfiskus wegen Verschuldung eines Staatsbeamten im Sinne des § 39 Ziffer 2 des preußischen Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz ist nur dann gegeben, wenn der Anspruch auf die Verschuldung des Beamten bei Ausübung der ihm obliegenden öffentlich-rechtlichen Funktionen gegründet ist, dagegen nicht, wenn vom Fiskus deshalb Entschädigung verlangt wird, weil ein in einem Gewerbebetriebe desselben Angestellter die ihm obliegenden Verpflichtungen schuldhafterweise nicht gehörig erfüllt hat. — Die Betriebsinspektionen sind lediglich die ausführenden Organe der Eisenbahndirektionen, haben diesen gegenüber keine Selbständigkeit und können deshalb auch nicht als Niederlassungen, von denen aus unmittel-

Digitized by Google

Seite

bar Geschäfte abgeschlossen werden, im Sinne des § 21 der Zivilprozeßordnung angesehen werden. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. Januar 1902 183

Prozeßrecht. Wird im Falle der Verurteilung zu künftig fällig werdenden wiederkehrenden Leistungen — z. B. aus dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 — auf Grund einer wesentlichen Änderung derjenigen Verhältnisse, welche für die Verurteilung zu der Entrichtung der Leistungen, für die Bestimmung der Höhe der Leistungen oder der Dauer ihrer Entrichtung maßgebend waren, die Klage auf entsprechende Abänderung des Urteils erhoben (§ 323 der Reichszivilprozeßordnung), so ist dieselbe abweichend von der Vorschrift des § 767 a. a. O. nicht bei dem früheren Prozeßgericht erster Instanz anzustrengen; für die Zuständigkeit finden vielmehr die allgemeinen Vorschriften Anwendung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 2. Oktober 1902 427

Recht der Schuldverhältnisse. In bezug auf die Erhaltung und Verwaltung des Grundeigentums der Eisenbahnverwaltung ist nicht der Bahnmeister ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter" des Eisenbahnfiskus, für dessen Verschulden dieser gemäß § 31 des Bürgerlichen Gesetzbuches einzustehen hat, sondern der Vorstand der Betriebsinspektion. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Januar 1903 703

Stempelsteuergesetz. Die Benutzung von Firnis zum Anstrich von Eisenbahnwagen ist als Verbrauch im Sinne der Tarifstelle 32 Ziffer 3 des Stempelsteuergesetzes nicht anzusehen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 22. Mai 1903 1352

Straßen- und Wegebau. Zur Frage der Herstellung der Bahnhofszufuhrwege durch die wegebaupflichtigen Gemeinden. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 13. Oktober 1902 . . . . . 191 439

— Straßenherstellungskosten. Voraussetzungen für die Entstehung der Beitragspflicht. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Dezember 1901 434

— Straßenherstellungskosten. Anliegerbeiträge bei Unternehmerstraßen. Erkenntnisse des Oberverwaltungsgerichts vom 6. Mai und 4. Juli 1901 . 435

— Umfang der Wegebaulast. Neue Wege. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 6. Januar 1902 435

— Unterhaltung eines von der Eisenbahnverwaltung zufolge landespolizeilicher Anordnung verlegten öffentlichen Weges. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 19. Dezember 1901 436

— Erstattungsanspruch wegen irrtümlich ausgeführter Wegeunterhaltung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 21. November 1901 437

— Streitigkeiten über die Verpflichtung zur Unterhaltung öffentlicher Wege. Anspruch auf Erstattung einer Leistung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 18. November 1901 437

— Anfahrtsrampen zu Brücken im Zuge öffentlicher Wege. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 4. Juli 1901 438

— Wegeunterhaltung und Straßenbeleuchtung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 25. November 1901 438

Digitized by Google

Seite

Straßen- und Wegebau. Straßenherstellungskosten; Entstehung und Umfang der Beitragspflicht. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 24. Februar 1902 439

– Kosten der Freilegung einer Straße. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 24. Februar 1902 440

– Die „erste Einrichtung" einer städtischen Straße. Erkenntnisse des Oberverwaltungsgerichts vom 10. und 7. Juli 1902 440

– Umwandlung eines privaten Kulturweges in einen öffentlichen Weg. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 5. Dezember 1901 441

– Unterhaltung eines öffentlichen Weges durch einen Eisenbahnunternehmer. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 20. Januar 1903 441

– Umlegung der Anliegerbeiträge für Straßenherstellungskosten. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 27. November 1902 1357

– Wegweiser an öffentlichen Wegen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 27. November 1902 1358

– Veränderung von Wegeanlagen infolge der Verlegung einer Brücke über einen Strom. Zuständigkeitsverhältnisse. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 17. November 1902 1358

– Nachträgliche Änderung einer von einem Eisenbahnunternehmer erbauten Wegeunterführung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 18. Dezember 1902 1359

Telegraphenrecht. Wer durch die Einrichtung einer neuen elektrischen Anlage eine schon bestehende Leitung stört oder gefährdet, hat nach § 12 des Telegraphengesetzes die Verpflichtung, die Kosten eines erforderlich werdenden (einmaligen) Umbaues der älteren Anlage zu tragen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. Juni 1902 895

Unfallfürsorge. Mag auch an sich der Gang von der Wohnung zur Dienststätte dem Dienstbereiche im Sinne des Unfallfürsorgegesetzes zuzurechnen sein, so wird doch jedenfalls der Begriff der Erfüllung einer Dienstpflicht insoweit ausgeschlossen, als bei dem Gange ohne unverschuldeten Notstand einem bahnpolizeilichen Verbote zuwidergehandelt wird. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. März 1903 1160

Unfallversicherung. Unfallverhütungsvorschriften sind Polizeigesetze nur in dem Verhältnis zwischen einem Unternehmer und seinen Arbeitern, nicht gegenüber Dritten. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 25. Februar 1901 195

Verwaltungsstreitverfahren. Verwaltungsstreitverfahren und Beschlußverfahren. Das eine Verfahren kann in keinem Falle durch das andere nach dem Ermessen der zuständigen Behörde ersetzt werden. Die Beobachtung des vorgeschriebenen Verfahrens ist ein wesentliches Erfordernis, und es ist daher ausgeschlossen, daß ein im Verwaltungsstreitverfahren den gesetzlichen Vorschriften zuwider erlassenes Urteil als ein im Beschlußverfahren gültig erlassener Beschluß angesehen werde. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Juli 1901 446

Wasserrecht. Benutzung städtischer Kanalisationsanlagen zu Vorflutzwecken. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 24. Oktober 1901 442

Digitized by Google

Seite

Wasserrecht. Rechtliche Natur der Leinpfadlast. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 1. Mai 1902 442

— Deichähnliche Erhöhungen der Erdoberfläche. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 16. Januar 1902 443

— Auslegung des Privatflußgesetzes. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 22. September 1902 1361

— Beschränkung der Bodenbenutzung im Hochwassergebiete von Flüssen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Oktober 1902 1361

Wegerecht. Der Wegeunterhaltungspflichtige haftet für den Zustand des Weges erst von dem Zeitpunkt an, an dem der Weg ein öffentlicher wird. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Februar 1901 196

— 1. Das Eisenbahnunternehmen dient dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht minder als der öffentliche Weg. Wenn die Anlage einer Wegeunterführung in einer bestimmten Breite landespolizeilich genehmigt und im Einklange mit dem genehmigten Projekte ausgeführt ist, so kann von einem Verschulden des Eisenbahnunternehmers wegen einer durch die Unterführung verursachten Einengung der Straße keine Rede sein. — 2. Nach § 4 des Eisenbahngesetzes kann eine Veränderung der zweifellos einen konstruktionellen Bestandteil der Eisenbahnanlage bildenden Unterführung nicht ohne Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgen, der darüber zu entscheiden hat, ob und in welcher Art die Vornahme dieser Veränderung erfolgen dürfe und welche sonstigen Bedingungen etwa an die Erteilung der Genehmigung zu knüpfen seien. Die Wegepolizeibehörde wird bei Fällen dieser Art eine von dem Mangel der Unbestimmtheit freie Anordnung nur erlassen können, nachdem sie sich über die Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und die von diesem zu stellenden Bedingungen vergewissert hat. Gegebenenfalls muß es ihr überlassen bleiben, sich vorgängig ein ministeriell genehmigtes Projekt als Unterlage für die zu stellende Anforderung zu beschaffen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 18. Dezember 1902 . . 429 1359

— Der Eisenbahnunternehmer kann zu der Herrichtung und Unterhaltung eines öffentlichen Weges nicht herangezogen werden, es sei denn, daß ihm diese Verpflichtung auf Grund der §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ausdrücklich auferlegt oder freiwillig von ihm übernommen ist. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 23. Juni 1902 . . . . . 887 1360

— Ist ein ursprünglich von dem Eisenbahnfiskus als sogenannter Interessentenweg angelegter Weg öffentlich geworden, so ist zwar dadurch die Verpflichtung des Fiskus, den einzelnen Interessenten einen Zugang zu ihren Grundstücken zu gewähren, nicht beseitigt; ihre Erfüllung durch den Verpflichteten ist aber solange nicht erforderlich, als der öffentliche Weg besteht. Dafür, daß der Eisenbahnfiskus einen öffentlichen Weg als öffentlich-rechtlich Wegebaupflichtiger nach den Bedürfnissen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs zu unterhalten habe, bedarf es eines bestimmten Rechtsgrundes; mangels dieses liegt diese Verpflichtung dem für alle öffentlichen Wege allgemein Wegebaupflichtigen ob. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 5. Dezember 1901 . . . 889 1360

Digitized by Google

Seite

Wegerecht. Außervertragliche Schadensersatzpflicht für rechtswidrige Unterlassungen. Eine solche kann auch vorliegen, wenn der Eigentümer eines auf öffentlicher Straße stehenden Baumes es unterläßt, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt auf die Unterhaltung des Baumes zu verwenden und infolgedessen nicht verhütet, daß der morsch gewordene Baum jemanden verletzt. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 30. Oktober 1902 895

— Wer durch die Einwirkung einer neuen elektrischen Anlage eine schon bestehende Leitung stört oder gefährdet, hat nach § 12 des Telegraphengesetzes die Verpflichtung, die Kosten eines erforderlich werdenden (einmaligen) Umbaues der älteren Anlage zu tragen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. Juni 1902 895

— Ein Unternehmer, der vertragsmäßig die Kosten des Ausbaues einer städtischen Straße übernimmt, kann nicht von den Anliegern dieser Straße die Erstattung anteiliger Beiträge wegen nützlicher Verwendung fordern. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Mai 1902 896

— Verlegung oder Einziehung von Landstraßen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Oktober 1902 1359

— Beleuchtung öffentlicher Wege durch Kleinbahnunternehmer. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 24. November 1902 1363

Zuständigkeit. Außerordentliche Zuständigkeit der Polizeibehörden in Notfällen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 5. Mai 1902 . . 449

Zustellungsverfahren. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. Juni 1902 897

Gesetzgebung.

Afrika. Bekanntmachung des Gouvernements von Deutsch-Ostafrika vom 24. März 1903, betr. den neuen Tarif der Usambarabahn 1166

Amerika. Vereinigte Staaten. Bundesgesetz vom Februar 1903, betr. die Abänderung des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887 723

Australien. Gesetz vom 13. November 1902, betr. den Bau einer Eisenbahn von Oodnadatta im Staate Südaustralien nach Pine Creek im Nordterritorium 916

Dänemark. Gesetz vom 15. Mai 1903, betr. Grunderwerb für die Staatsbahnen zur Ordnung der Kopenhagener Bahnhofsverhältnisse 913

Frankreich. Verordnung des Präsidenten der Republik vom 25. Februar 1903, betr. den Ausschuß für den technischen Eisenbahnbetrieb 721

— Gesetz vom 29. April 1902, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer vollspurigen Nebenbahn im Departement du Nord von Don nach Fromelles 721

— Gesetz vom 9. April 1903, betr. den Rückkauf des Eisenbahnnetzes der französisch-algerischen Eisenbahngesellschaft 913

— Gesetz vom 13. Juni 1903, betr. den Betrieb der Eisenbahn Duveyrier—Beni-Ounif 913

Digitized by Google

Seite

Frankreich. Gesetz vom 21. Juli 1903, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer Hauptbahn von Paris-Montparnasse nach Chartres über Gallardon mit Abzweigungen nach Grande Ceinture und von Ablis nach Auneau . 1165

— Gesetz vom 21. Juli 1903, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer Hauptbahn von Estréchoux nach Plaisance und die endgültige Konzessionierung dieser Bahn an die Südbahngesellschaft 1165

— Gesetz vom 27. Juni 1903, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn von Baroncourt nach Audun-le-Roman 1165

— Gesetz vom 24. Juli 1903, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer Hauptbahn von Dironne-les-Bains nach der schweizerischen Grenze bei Crassier 1666

Hessen. Gesetz vom 24. Dezember 1902, betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen 451

Italien. Königliche Verordnung vom 2. August 1902, betr. die Genehmigung der Statuten der Eisenbahnpensionskassen und Eisenbahnunterstützungsgenossenschaften 217

— Gesetz vom 4. Dezember 1902, betr. den Bau neuer Eisenbahnen 914

— Gesetz vom 5. April 1903, betr. die Genehmigung eines zwischen der Regierung und dem Unternehmer Marconi abgeschlossenen Vertrages . . 915

— Königlicher Erlaß vom 7. Mai 1903, betr. Vorschriften für die Verhütung von Unfällen bei Arbeiten im Eisenbahnbetriebe 1166

— Gesetz vom 8. Juli 1903, betr. staatlichen Zuschuß zu den Kosten der Zufahrtsstraßen zu Eisenbahnstationen und Dampfschiffanlegeplätzen . . 1366

— Königlicher Erlaß vom August 1903, betr. Frachtermäßigung für Wein, Most, gepreßte Trauben und Nudelteig 1366

Niederlande. I. Gesetz vom 9. April 1875, betr. die Regelung des Betriebes und die Benutzung der Eisenbahnen (unter Aufhebung des Gesetzes vom 21. August 1859) 713 900

— II. Gesetz vom 9. Juli 1900, betr. die Regelung des Betriebes und der Benutzung solcher Eisenbahnen, auf denen ausschließlich mit beschränkter Schnelligkeit gefahren wird. Gültig ab 1. November 1902 910

— Königliche Verordnung vom 8. Juli 1903, betr. Änderung des Artikels 45 der Allgemeinen Verkehrsordnung 1901 1366

Österreich. Gesetz vom 28. Juli 1902, betr. die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter 199

— Erlaß des Eisenbahnministers vom 10. Oktober 1902, betr. die Erstellung der im Gesetz vom 28. Juli 1902 vorgesehenen Arbeitsordnungen für die Regiebauten und Hülfsanstalten der Eisenbahnen 199

— Gesetz vom 29. November 1902, gültig für die gefürstete Grafschaft Görz und Gradisca, betr. die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtstraßen zu den Eisenbahnstationen 462

— Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 2. Februar 1903 zur Durchführung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, betr. die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen verwandten Arbeiter 463

Digitized by Google

Seite

Österreich. Verordnung des Finanzministeriums vom 29. März 1903, betr. Fahrbegünstigungen der Staatsbediensteten bei Dienst- und Umzugsreisen 710

Oldenburg. Gesetz vom 7. Januar 1903 für das Herzogtum Oldenburg, betr. die Errichtung eines Eisenbahnrates 459

— Entwurf eines Gesetzes für das Fürstentum Birkenfeld, betr. die nichtstaatlichen Eisenbahnen 899

Preußen und Deutsches Reich. Gesetze, Verordnungen und Erlasse nach dem Eisenbahnverordnungsblatt 198 450 708 898 1162 1364

— Entwurf eines Gesetzes, betr. die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung 451

Rußland. Kaiserlicher Erlaß vom 10./22. Juni 1902, betr. die Bewaffnung der Beamten der Sibirischen, der Transbaikal, und der Transkaukasischen Eisenbahn 217

— Kaiserlicher Erlaß vom 28. Juni/10. Juli 1902, betr. die Bildung eines Ausschusses für die Verteilung der Aufträge auf Lieferung von Fahrmitteln, Schienen und sonstigem Eisenbahnbedarf unter die einzelnen Werke 463

— Kaiserlicher Erlaß vom 11./23. Dezember 1902, betr. Verlängerung des Bestehens der vorläufigen Organisation des Ministeriums der Verkehrswege 722

— Verordnung vom 14./26. Januar 1903, betr. den Oberbau der russischen Eisenbahnen 722

— Verordnung vom 31. Januar/12. Februar 1903, betr. die Beförderung der Kosaken auf Eisenbahnen und Wasserwegen im Falle einer Mobilmachung 915

— Verordnung vom 1./13. April 1903, betr. die Annahme von Reisegepäckstücken und Gütern mit Wertangabe 915

— Kaiserlicher Erlaß vom 28. April/10. Mai 1903, betr. Änderung der Bestimmungen des Allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes über das Verfahren bei Nachnahmen 1166

— Kaiserlicher Erlaß vom 26. April/8. Mai 1903, betr. Bau und Betrieb der Astrachaner Eisenbahn 1367

— Kaiserlicher Erlaß vom 12./24. Mai 1903, betr. Erhebung einer Steuer auf die in der Station Alexandrowsk mit der Eisenbahn ein- und ausgeführten Güter 1367

— Kaiserlicher Erlaß vom 25. Mai/6. Juni 1903, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station Ljuberzy der Eisenbahn Moskau—Rjäsan über Murom und Arsamas nach Sergatsch 1368

Schweiz. Bundesratsbeschluß vom 26. März 1903, betr. Abänderung von § 9 Absatz 4 des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen 710

— Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902, betr. die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten 711

Digitized by Google

Seite

Schweiz. Bundesratsbeschluß vom 3. Juni 1903, betr. Ergänzung und Änderung der Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen 1164

— Bundesbeschluß vom 26. Juni 1903, betr. die Vollziehung der Bundesbeschlüsse vom 28. Juni 1899, 29. März 1901, 20. Dezember 1901 und 24. April 1902, die Konversion der Anleihen der verstaatlichten Eisenbahnen und die Ermächtigung zur Ausgabe weiterer Bundesobligationen . . . 1164

— Bundesratsbeschluß vom 19. Juni 1903, betr. Änderung von § 28 Absatz 4 und Ergänzung der Anlage V des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen 1164

Serbien. Erlaß des Ministers des Innern, betr. die Einfuhr und Aufbewahrung von Calciumcarbid und anderen Carbiden 723

Württemberg. Gesetz vom 23. Dezember 1902, betr. Unfallfürsorge für Beamte 452

— Gesetz vom 4. Juni 1903, betr. die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetrieb 1163

— Gesetz vom 27. Juli 1903, betr. die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltsverwaltung in der Finanzperiode 1903/04 1365

D. Bücherschau.

Besprechungen.

Annuaire pour l'an 1903 234

Barkhausen, Blum, v. Borries. Die Eisenbahntechnik der Gegenwart 464. 467. 731

Beyersdorf, Oskar. Die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte 728

Biscau, W. Was ist Elektrizität? 473

Brockhaus Konversationslexikon 922

Buchenberger, Dr. A. Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden in den Jahren 1850—1900 726

Cauer, Wilh., Professor. Betrieb und Verkehr der preußischen Staatsbahnen. Zweiter Teil 1167

Czernin, Graf Rudolf. Aufgaben und Ziele des k. k. Eisenbahnministeriums 920

Eger, Georg, Dr. jur. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874. Zweiter Band 218

Eisenbahntechnik der Gegenwart. Signal- und Sicherungsanlagen . . 464

— — Betrieb, statistische Ergebnisse und wirtschaftliche Verhältnisse der Eisenbahnen 467 731

Engelmanns Kalender für Bahnmeister, technische Kontrolleure und Betriebsingenieure 234

Digitized by Google

Seite

Engelmanns Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reichs . . . 234

Föhlinger, Otto. Grundzüge des Eisenbahnwesens von seiner wirtschafts-, finanz-, verwaltungs- und tarifpolitischen Seite 1373

Gehrckes Handbuch für deutsche Eisenbahnbeamte 922

Gehrcke. Preußische Gesetze für Eisenbahnbeamte 1374

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Schmalspurbahnen. Bearbeitet von Alfred Birk 230

Hehl, R. A., Dr., Oberingenieur. Eisenbahnen in den Tropen; Spurweiten, Bau und Betrieb 1184

Hertzer, W., Dr. jur. Handkommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung . . 917

Hilscher, Dr., Franz. Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahntransportrecht 918

Hoyer, Egbert v., Kreuter, Franz. Technological Dictionary 474

Hübners geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde 1376

Hue de Grais, Graf. Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reich 232

– Das Deutsche Reich 233

– Der preußische Staat 233

Kalender. s. Annuaire, Engelmann, Meyer, Scharr.

Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Nürnberg. Entwurf einer Schwebebahn in Hamburg 1374

Leéder, Oskar und Rosenberg, Dr., Heinr. Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs 919

Meyer, A. W. Kalender für Eisenbahntechniker (Heusinger von Waldegg) 234 1377

Meyer, B. H., Dr. Railway Legislation in the United States 1369

Migulin, P. P., Dr., Professor an der Universität Charkow. Unsere neueste Eisenbahnpolitik und die Eisenbahnanleihen (1893—1902) 1177

Pernt, Max, Ingenieur. Tafeln zum Abstecken von Kreis- und Übergangsbögen durch Polarkoordinaten 1186

Rank, Emil. Die Eisenbahntariftechnik 917

Reichel, W., Dr. ing. Die Verwendung des Drehstroms, insbesondere des hochgespannten Drehstroms, für den Betrieb elektrischer Bahnen . . . 729

Rosenberg, Dr., Heinr. und Leéder, Oskar. Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs 919

Scharr, August. Deutscher Eisenbahnkalender 234

Schimpff, Gustav. Die Straßenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika 730

– Hamburg und sein Ortsverkehr. Die städtischen Verkehrsmittel, ihre bisherige Entwicklung und künftige Gestaltung 1183

Schultz, W., Landforstmeister a. D. Die Forstwirtschaft 233

Digitized by Google

Seite

Seydel, F. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 724

Stenglein, Dr. M. Die Post-, Bahn- und Telegraphengesetzgebung des Deutschen Reiches 1372

Sympher. Karte des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen im Jahre 1900 732

Zehme, E. C., Handbuch der elektrischen Eisenbahnen 728

Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten 236 475 733 923 1188 1377

Zeitschriften 237 476 733 923 1189 1379

Berichtigungen.

S. 149 muß es im Kopf der ersten Zahlenspalte anstatt 1899 heißen 1879.

Digitized by Google

Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft

im Jahre 1901.

Von

Dr. Wesener, Geheimer Regierungsrat und vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Während im Bericht über das Jahr 1900[1]) auf den erheblichen Einfluß hingewiesen werden konnte, den das neue Invalidenversicherungsgesetz und das neue Gewerbeunfallversicherungsgesetz, abgesehen von ihrer hohen sozialen Bedeutung im allgemeinen, auch auf die Leistungen der im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die Arbeiter bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen — Pensionskasse, Krankenkassen und Unfallversicherung — geäußert haben, sind im Berichtsjahr derartige, die Wohlfahrtseinrichtungen erheblich beeinflussende Ereignisse nicht zu verzeichnen. Das Jahr 1901 erweist sich als ein Jahr ruhiger und günstiger Fortentwicklung der auf diesem Gebiet geschaffenen Einrichtungen.

Ungeachtet der nicht unbeträchtlichen Steigerung der Gesamtausgaben an Invaliden-, Alters- und Krankenrenten, an Rentenzuschüssen und Hinterbliebenenbezügen sowie unbeschadet der auf Grund des § 18 des Invalidenversicherungsgesetzes auch im Berichtsjahr in gesteigertem Umfang fortgesetzten Heilbehandlung erkrankter Kassenmitglieder hat sich das Vermögen der Arbeiterpensionskasse um rund 8 900 000 ℳ vermehrt. Auch das Vermögen der Betriebskrankenkassen ist im Berichtsjahr um rund 622 000 ℳ gestiegen.

Wie umfassend die Wirkungen der Wohlfahrtseinrichtungen gegenwärtig sind und wie sich die Ausgaben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr erhöht haben, ergibt nachstehende Zusammenstellung:

---

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1 ff.

Digitized by Google

Es wurden gezahlt	im Jahre 1900	im Jahre 1901
1. von der Arbeiterpensionskasse:		
a) an Invaliden-, Kranken- und Altersrenten . .	1 187 915	1 295 882
b) für Heilbehandlung erkrankter Kassenmitglieder	163 363	202 444
c) an Rentenzuschüssen, Pensionen, Witwen- und Waisengeldern, Sterbegeld	1 319 000	1 659 000
2. von den Betriebskrankenkassen:		
an Krankheitskosten (Krankengeld, für Krankenpflege, freie ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel bei Erkrankungsfällen sowohl der Kassenmitglieder als auch ihrer Familienangehörigen, Wöchnerinnenunterstützung und Sterbegeld)	6 926 198	6 707 859
3. an Renten, Abfindungen, Heilungskosten sowie an Sterbegeldern und anderen Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze . . .	3 888 000	4 225 800
4. an Haftpflichtrenten an Arbeiter und deren Hinterbliebene	640 600	614 100
insgesamt . . .	14 125 076	14 705 085

Die Beiträge der Eisenbahnverwaltung für Wohlfahrtszwecke betrugen im Berichtsjahr und im Vergleich zum Vorjahr:

an	im Jahre 1900	im Jahre 1901
Barzuschüssen:		
zu den Eisenbahnbetriebskrankenkassen	2 106 500	2 180 100
zur Arbeiterpensionskasse:		
Abteilung A	1 534 200	1 543 800
„ B	2 107 300	2 253 400
Entschädigungen:		
auf Grund der Unfallversicherungsgesetze . . .	3 888 000	4 225 800
auf Grund der Haftpflichtgesetze, soweit es sich um Unfälle der Arbeiter handelt	640 600	614 100
Unterstützungen an Eisenbahnarbeiter und an Hinterbliebene ausgeschiedener Arbeiter (nach der Istausgabe des Rechnungsjahres (-Etatsjahres) 1901)	728 000	802 900
insgesamt . . .	11 004 600	11 620 100

Digitized by Google

oder rund 50 ℳ gegen 48 ℳ im Jahre 1900 für jeden der durchschnittlich erforderlichen Arbeiter.

Entsprechend der bisher gewählten Einteilung sind in der nachfolgenden Darstellung die Ergebnisse der Arbeiterpensionskasse, der Krankenkassen und der Unfallversicherung für das Jahr 1901 in je einem besonderen Abschnitt erörtert.

---

1. Die Arbeiterpensionskasse.

Der Darstellung der Ergebnisse der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft liegen die von dem Kassenvorstand aufgestellten Übersichten über die Geschäfts- und Rechnungsergebnisse der Kasse zu Grunde.

Die Kasse zerfällt in die Abteilungen A und B, die mit getrennter Vermögensverwaltung nebeneinander bestehen. Die Abteilung A erfüllt alle Aufgaben einer nach dem Invalidenversicherungsgesetz errichteten Versicherungsanstalt, während die Abteilung B eine über die reichsgesetzliche Fürsorge hinausgehende besondere Fürsorge für solche Arbeiter leistet, die, wenn auch mit Unterbrechungen, mindestens ein volles Jahr bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt gewesen sind und die sonstigen satzungsmäßigen Aufnahmebedingungen erfüllt haben.

Änderungen der Satzungen sind im Berichtsjahr nicht eingetreten.

Über die Zahl der Kassenmitglieder während des Berichtsjahres und vergleichsweise auch während der voraufgegangenen Jahre gewährt die auf S. 6/7 stehende Zusammenstellung einen Überblick.

Nach dieser Zusammenstellung ist die Anzahl der Mitglieder der Abteilung A, d. i. die Gesamtzahl der bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft beschäftigt gewesenen, der Invalidenversicherungspflicht unterliegenden Personen um 3 809 im Berichtsjahr gefallen.

Mit einer nach § 9 des Invalidenversicherungsgesetzes ausgestellten Bescheinigung über die Teilnahme an der Abteilung A der Pensionskasse sind aus der Beschäftigung bei der Eisenbahn ausgeschieden:

Digitized by Google

im Jahre	insgesamt Personen	auf je 100 des durchschnittlichen Mitgliederbestandes
1892	87 610	44
1893	66 316	35
1894	49 540	26
1895	46 964	24
1896	44 801	23
1897	59 145	28
1898	65 380	28
1899	64 321	28
1900	55 070	24
1901	55 622	24

Danach ist die Zahl der ausgeschiedenen Mitglieder im Verhältnis zu der Anzahl der durchschnittlich vorhanden gewesenen Mitglieder in den beiden letzten Jahren sich gleich geblieben im Vergleich zu den Jahren 1897, 1898 und 1899 aber wesentlich zurückgegangen.

Die Mitgliederzahl bei der Abteilung B der Pensionskasse ist dagegen um 10 253 gestiegen.

Bei der Abteilung B waren beteiligt:

am Schluß des Jahres	überhaupt Mitglieder im täglichen Durchschnitt	von je 100 des Durchschnittsbestandes aller Arbeiter, d. h. der Mitglieder der Abteilung A
1892	120 125	61
1893	124 963	67
1894	128 248	68
1895	134 281	71
1896	138 144	70
1897	144 423	68
1898	153 299	67
1899	164 660	72
1900	172 044	75
1901	178 920	77

Diese Zahlen beweisen, daß die Arbeiterschaft in wachsendem Umfange in dauernde Beziehungen zur Eisenbahnverwaltung tritt.

Digitized by Google

Die Zahl der aus der Abteilung B ausgeschiedenen Mitglieder hat betragen:

infolge	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
a) Ablebens	1 136	1 275	1 440	1 424	1 452	1 530	1 661
b) Übertritts in den Bezug einer Pension, Invalidenrente nebst Zusatzrente	428	784	854	891	967	1 219	1 525
c) bahnseitiger Gewährung einer Unfallrente	116	97	122	78	66	58	66
d) Übernahme von Mitgliedern in das Verhältnis von Eisenbahnunterbeamten .	2 047	1 898	3 775	9 570	4 199	4 263	3 713
e) sonstiger freiwilliger oder unfreiwilliger Aufgabe der Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung:							
mit Beitragsrückgewähr	4 946	5 883	5 458	5 668	9 886	8 530	6 674
ohne „	638	222	304	297	375	258	180
zusammen . . .	9 311	10 159	11 953	17 928	16 945	15 858	13 819

Von den (unter e) aufgeführten Personen hatten 1 459 eine fünfjährige Mitgliedzeit zurückgelegt.

Bemerkenswert ist wiederum die hohe Zahl der in Beamtenstellungen übergetretenen Mitglieder.

Unter den in das Staatsbeamtenverhältnis überführten Mitgliedern befanden sich

im Jahre	1892	89 Mitglieder
„ „	1893	79 „
„ „	1894	43 „
„ „	1895	29 „
„ „	1896	315 „
„ „	1897	1 617 „
„ „	1898	6 044 „
„ „	1899	2 278 „
„ „	1900	2 295 „
„ „	1901	1 863 „

mit einer mindestens fünfjährigen Mitgliedschaft bei der Pensionskasse. Diesen, wie ihren Angehörigen bleiben ohne weitere Beitragsleistung die Ansprüche auf die Leistungen der Abteilung B erhalten, die zu gewähren

Digitized by Google

(Zu Seite 3 gehörig.)	Anzahl der Mitglieder				
	bei den früheren Betriebs- und Werkstätten-arbeiter-pensionskassen	bei der Abteilung			
		A	B	A	B
	1890	1896		1897	
Beim Beginn des Rechnungsjahres vorhanden	84 293	187 179	136 798	196 551	140 620
Im Laufe des Rechnungsjahres neu eingetreten:					
überhaupt	16 410	57 179	13 981	84 806	21 120
auf je 100 der Mitgliederzahl im Jahresmittel	18,72	29,12	10,13	40,19	14,62
Im Laufe des Rechnungsjahres ausgeschieden:					
überhaupt	9 626	47 807	10 159	62 362	11 953
auf je 100 der Mitgliederzahl im Jahresmittel	10,97	24,35	7,35	29,55	8,28
Beim Schlusse des Rechnungsjahres vorhanden:					
überhaupt	91 578	196 551	140 620	218 995	149 787
darunter weiblich	98	4 302	143	4 721	175
Durchschnittlich täglich (im Jahresmittel) vorhanden[1]) .	87 685	196 365	138 144	211 024	144 423
Überhaupt haben teilgenommen .	100 703	244 358	150 779	281 357	161 740

gewesen wären, wenn das Mitglied am Tage seiner Übernahme erwerbsunfähig geworden oder gestorben wäre. Eine Rückzahlung der bis zur Anstellung entrichteten Beiträge findet jedoch nur dann statt, wenn die Mitglieder ohne Pension oder Versorgung ihrer Hinterbliebenen aus der Beamtenstellung ausscheiden sollten. Sie sind indessen berechtigt, die Mitgliedschaft bei der Abteilung B freiwillig fortzusetzen, und haben alsdann den Beitrag in voller Höhe allein zu zahlen, da die Verwaltung einen Zuschuß nicht leistet. Bei Aufgabe der freiwilligen Versicherung

[1]) Die Mitgliederzahl im Jahresmittel ist in der Weise berechnet, daß die in den benutzten Unterlagen angegebenen Bestandziffern vom ersten Tage jeden Monats zusammengezählt sind und die Gesamtsumme durch die Zahl der Monate geteilt ist.

Digitized by Google

Anzahl der Mitglieder bei der Abteilung							
A	B	A	B	A	B	A	B
1898		1899		1900		1901	
218 995	149 787	232 424	159 051	222 841	171 482	229 637	175 093
81 998	27 192	58 229	29 376	65 510	19 469	55 804	24 072
35,96	17,74	25,58	17,84	28,75	11,31	23,95	13,45
68 569	17 928	67 812	16 945	58 714	15 858	59 613	13 819
30,07	11,69	29,79	10,29	25,76	9,22	25,58	7,72
232 424	159 051	222 841	171 482	229 637	175 093	225 828	185 346
4 293	128	4 936	94	5 194	714	5 754	835
228 022	153 302	227 670	164 660	227 890	172 044	232 961	178 920
300 993	176 979	290 653	188 427	288 351	190 951	285 441	199 165

werden indes die während ihrer Dauer entrichteten Beiträge bis auf eine geringe Risikogebühr zurückgezahlt. Von dieser Berechtigung ist, wie die Höhe der Beiträge der freiwilligen Mitglieder ergibt, in größerem Umfang Gebrauch gemacht worden. — Die Mitglieder der Abteilung B, die infolge von Dienstvergehen strafweise aus der Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung entlassen werden und damit aus der Abteilung B ausscheiden, haben satzungsmäßig den Anspruch auf Beitragsrückgewähr verwirkt. Indessen können ihnen beim Vorhandensein besonderer Milderungsgründe die Beiträge zurückgezahlt werden. Letzteres geschieht in weitgehendem Maße. Die Zahl der Fälle, in denen die Beitragsrückgewähr im Jahre 1901 überhaupt unterblieben ist, beträgt 180 gegenüber 258 im Jahre 1900. Da die Vorenthaltung der Beiträge nicht allein zur

Digitized by Google

Strafe, sondern auch aus anderen Gründen erfolgen kann, so ist hiernach nur in einer kleinen Zahl von Fällen von der bezeichneten Strafe Gebrauch gemacht.

Weitere Auskunft über Zahl, Ein- und Austritt, Lebensalter, Erwerbsunfähigkeit und Ableben der Mitglieder beider Abteilungen der Pensionskasse im Jahre 1901 gibt nach den einzelnen Jahrgängen die Anlage I. (S. 56 ff.)

Faßt man auf Grund des Bestandes am Jahresanfang die Mitglieder der Abteilung B in Lebensaltersgruppen zusammen, so erhält man über die Beteiligung der verschiedenen Lebensaltersgruppen bei den nach der Dauer der Mitgliedszeit gebildeten drei Gruppen die auf S. 9/12 abgedruckte Übersicht.

Diese Übersicht zeigt zunächst, daß die Bewegung in den einzelnen Lebensaltersklassen der Mitglieder in den verschiedenen Jahren ziemlich regelmäßig gewesen ist. Der Abgang ist insbesondere in den älteren Jahrgängen durch einen entsprechenden Zugang gedeckt worden. Daß in den letzten Jahren die Zahl der Mitglieder mit einer geringeren als fünfjährigen Mitgliedzeit zugenommen, die Zahl der Mitglieder mit einer fünfjährigen Mitgliedzeit und darüber etwas zurückgegangen ist, beruht teils auf der bedeutenden Vermehrung der Mitgliederzahl in den letzten Jahren, teils auf der großen Zahl der in das Staatsbeamtenverhältnis übernommenen Mitglieder. Infolge der mit dem 1. April 1895 eingetretenen Abkürzung der Wartezeit für den Anspruch auf Zusatzrente und auf Witwen- und Waisengeld von 10 Jahren auf fünf Jahre hatten ausweislich vorstehender Übersicht am 1. Januar 1902 bereits 50,75 % sämtlicher Mitglieder Anspruch auf Kassenleistungen, während ohne sie am genannten Tage erst 28,21 % aller Mitglieder einen Anspruch erworben haben würden.

Die Sterblichkeitsziffern haben betragen:

	bei der Abteilung A:	bei der Abteilung B:
im Jahre 1894 .	0,95 für je 100 Mitglieder,	1,02 für je 100 Mitglieder
„ „ 1895 .	0,83 „ „ 100 „	0,85 „ „ 100 „
„ „ 1896 .	0,86 „ „ 100 „	0,92 „ „ 100 „
„ „ 1897 .	0,90 „ „ 100 „	1,00 „ „ 100 „
„ „ 1898 .	0,82 „ „ 100 „	0,93 „ „ 100 „
„ „ 1899 .	0,87 „ „ 100 „	0,88 „ „ 100 „
„ „ 1900 .	0,80 „ „ 100 „	0,89 „ „ 100 „
„ „ 1901 .	0,77 „ „ 100 „	0,92 „ „ 100 „

Von den im Jahre 1901 verstorbenen 1 661 Mitgliedern der Abteilung B hinterließen 1 129 solche Angehörige, die einen Anspruch auf Witwen- und Waisengeld hatten, und 326 solche Angehörige, denen die

(Fortsetzung des Textes auf S. 13.)

Digitized by Google

Im nebenbezeichneten Lebensalter waren Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse vorhanden

I.

mit einer geringeren als fünfjährigen Mitgliedschaft

am 1. Januar

Lebensalter	1895		1896		1897		1898		1899		1900		1901		1902	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
70 Jahre und darüber .	248	0,19	104	0,08	56	0,04	37	0,03	62	0,04	62	0,03	60	0,03	62	0,03
mehr als 65 bis 69 Jahre	524	0,40	286	0,21	219	0,16	183	0,12	214	0,13	223	0,14	242	0,13	240	0,13
„ „ 60 „ 64 „	1 146	0,87	657	0,48	436	0,31	451	0,30	522	0,33	482	0,28	450	0,25	475	0,26
„ „ 55 „ 59 „	1 870	1,42	1 082	0,79	836	0,59	821	0,55	925	0,58	892	0,52	879	0,55	923	0,50
„ „ 50 „ 54 „	2 608	1,98	1 699	1,24	1 233	0,88	1 171	0,78	1 311	0,82	1 283	0,75	1 275	0,72	1 337	0,72
„ „ 45 „ 49 „	3 278	2,48	2 322	1,70	1 801	1,28	1 843	1,23	2 103	1,33	2 005	1,17	1 965	1,12	2 070	1,12
„ „ 40 „ 44 „	5 233	3,97	3 937	2,88	3 090	2,20	2 722	1,82	3 116	1,96	3 163	1,84	3 324	1,89	3 501	1,89
„ „ 35 „ 39 „	8 418	6,38	7 049	5,15	6 136	4,36	5 725	3,82	6 155	3,87	6 417	3,74	6 798	3,88	7 567	4,08
„ „ 30 „ 34 „	17 135	12,99	15 608	11,41	14 279	10,15	13 807	9,22	14 606	9,18	16 247	9,47	17 448	9,96	18 555	10,01
„ „ 25 „ 29 „	27 950	21,19	26 731	19,54	24 647	17,53	27 015	18,03	31 399	19,74	36 442	21,15	38 561	22,02	41 946	22,63
„ „ 20 „ 24 „	8 240	6,25	8 029	5,87	8 780	6,24	10 421	6,96	13 571	8,54	16 030	9,35	14 189	8,10	14 594	7,87
bis zu 20 Jahren . . .	10	0,01	15	0,01	13	0,01	15	0,01	9	0,01	10	0,01	9	0,01	7	0,01
zusammen . . .	76 660	58,13	67 519	49,36	61 526	43,75	64 211	42,87	73 993	46,53	83 256	48,35	85 200	48,66	91 277	49,25

(S. 9/12 zum Text S. 8 gehörig.)

Digitized by Google

Lebensalter	Im nebenbezeichneten Lebensalter waren Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse vorhanden II. mit einer Mitgliedschaft von 5, aber noch nicht 10 Jahren am 1. Januar															
	1895		1896		1897		1898		1899		1900		1901		1902	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
70 Jahre und darüber .	394	0,30	562	0,41	597	0,42	578	0,39	276	0,17	248	0,14	198	0,11	116	0,06
mehr als 65 bis 69 Jahre	765	0,58	1 068	0,78	1 190	0,85	1 133	0,75	694	0,44	720	0,42	654	0,38	340	0,18
„ „ 60 „ 64 „	1 354	1,03	1 908	1,39	2 294	1,63	2 124	1,42	1 351	0,85	1 382	0,81	1 384	0,79	725	0,39
„ „ 55 „ 59 „	2 040	1,55	3 020	2,21	3 344	2,38	3 164	2,11	2 018	1,27	2 085	1,22	2 117	1,21	1 287	0,69
„ „ 50 „ 54 „	2 787	2,11	3 917	2,86	4 332	3,08	3 847	2,57	2 666	1,68	2 720	1,59	2 743	1,56	1 797	0,97
„ „ 45 „ 49 „	5 427	4,11	6 377	4,66	5 299	3,77	5 414	3,61	4 136	2,60	4 020	2,34	4 010	2,29	2 901	1,57
„ „ 40 „ 44 „	7 641	5,79	8 230	6,02	7 178	5,10	7 211	4,81	6 022	3,78	6 270	3,66	6 123	3,49	5 118	2,76
„ „ 35 „ 39 „	9 202	6,98	10 902	7,97	11 248	8,00	12 099	8,08	11 306	7,10	11 710	6,83	11 423	6,53	10 147	5,48
„ „ 30 „ 34 „	9 961	7,55	13 263	9,70	15 664	11,14	17 738	11,84	16 859	10,60	16 647	9,70	15 623	8,92	14 575	7,86
„ „ 25 „ 29 „	2 745	2,08	4 199	3,07	5 096	3,62	5 360	3,57	4 857	3,06	5 058	2,95	4 398	2,51	4 740	2,56
„ „ 20 „ 24 „	49	0,04	41	0,03	106	0,08	121	0,09	67	0,04	75	0,04	48	0,03	32	0,02
bis zu 20 Jahren . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen . . .	42 365	32,12	53 487	39,10	56 348	40,07	58 789	39,24	50 252	31,59	50 935	29,70	48 721	27,82	41 778	22,54

Digitized by Google

Im nebenbezeichneten Lebensalter waren Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse vorhanden

III.

mit einer Mitgliedschaft von mindestens 10 Jahren

am 1. Januar

Lebensalter	1895		1896		1897		1898		1899		1900		1901		1902	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
70 Jahre und darüber	73	0,06	97	0,07	116	0,08	195	0,13	477	0,30	451	0,26	551	0,32	610	0,33
mehr als 65 bis 69 Jahre	251	0,19	282	0,21	283	0,20	464	0,31	957	0,60	1 069	0,62	1 208	0,69	1 699	0,92
„ „ 60 „ 64 „	604	0,46	706	0,51	739	0,53	1 140	0,76	2 074	1,30	2 226	1,30	2 562	1,46	3 429	1,85
„ „ 55 „ 59 „	1 314	1,00	1 548	1,13	1 667	1,19	2 293	1,53	3 604	2,27	3 872	2,26	4 251	2,43	5 651	3,05
„ „ 50 „ 54 „	2 455	1,86	2 791	2,04	3 264	2,32	4 017	2,68	5 482	3,45	5 912	3,45	6 428	3,67	8 180	4,41
„ „ 45 „ 49 „	2 398	1,82	3 066	2,24	5 233	3,72	5 986	4,00	7 432	4,67	7 679	4,48	7 886	4,51	9 309	5,02
„ „ 40 „ 44 „	2 483	1,88	3 243	2,37	5 205	3,70	5 983	3,99	7 247	4,56	7 787	4,55	8 707	4,97	10 864	5,86
„ „ 35 „ 39 „	2 267	1,72	3 160	2,31	4 729	3,36	5 251	3,51	6 012	3,78	6 452	3,76	7 391	4,22	9 792	5,28
„ „ 30 „ 34 „	855	0,65	795	0,58	1 426	1,02	1 392	0,93	1 469	0,92	1 790	1,04	2 153	1,23	2 693	1,45
„ „ 25 „ 29 „	151	0,11	104	0,08	84	0,06	63	0,04	51	0,03	52	0,03	35	0,02	62	0,04
„ „ 20 „ 24 „	—	—	—	—	—	—	3	0,01	1	0,00	1	—	—	—	2	—
bis zu 20 Jahren . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen . . .	12 851	9,75	15 792	11,54	22 746	16,18	26 787	17,89	34 806	21,88	37 291	21,75	41 172	23,52	52 291	28,21

Digitized by Google

Lebensalter	Im nebenbezeichneten Lebensalter waren Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse vorhanden															
	IV. insgesamt															
	am 1. Januar															
	1895		1896		1897		1898		1899		1900		1901		1902	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
70 Jahre und darüber .	715	0,55	763	0,56	769	0,54	810	0,54	815	0,51	761	0,44	809	0,46	788	0,43
mehr als 65 bis 69 Jahre	1 540	1,17	1 636	1,20	1 692	1,21	1 780	1,19	1 865	1,17	2 012	1,17	2 104	1,21	2 279	1,23
„ „ 60 „ 64 „	3 104	2,36	3 271	2,38	3 469	2,47	3 715	2,48	3 947	2,48	4 090	2,39	4 396	2,52	4 629	2,50
„ „ 55 „ 59 „	5 224	3,97	5 650	4,13	5 847	4,16	6 278	4,19	6 547	4,12	6 849	3,99	7 247	4,13	7 861	4,24
„ „ 50 „ 54 „	7 850	5,95	8 407	6,14	8 829	6,28	9 035	6,03	9 459	5,95	9 915	5,78	10 446	5,97	11 314	6,10
„ „ 45 „ 49 „	11 103	8,41	11 765	8,60	12 333	8,77	13 243	8,84	13 671	8,60	13 704	7,99	13 861	7,91	14 280	7,70
„ „ 40 „ 44 „	15 357	11,64	15 410	11,27	15 473	11,00	15 916	10,63	16 385	10,30	17 220	10,04	18 154	10,37	19 483	10,51
„ „ 35 „ 39 „	19 887	15,08	21 111	15,43	22 113	15,72	23 075	15,40	23 473	14,75	24 579	14,34	25 612	14,62	27 506	14,84
„ „ 30 „ 34 „	27 951	21,19	29 666	21,69	31 369	22,31	32 937	21,99	32 934	20,70	34 684	20,23	35 224	20,12	35 823	19,33
„ „ 25 „ 29 „	30 846	23,38	31 034	22,69	29 827	21,21	32 438	21,66	36 307	22,83	41 552	24,23	42 994	24,55	46 748	25,22
„ „ 20 „ 24 „	8 289	6,29	8 070	5,90	8 886	6,32	10 545	7,04	13 639	8,58	16 106	9,39	14 237	8,13	14 628	7,89
bis zu 20 Jahren . . .	10	0,01	15	0,01	13	0,01	15	0,01	9	0,01	10	0,01	9	0,01	7	0,01
zusammen . . .	131 876	100,00	136 798	100,00	140 620	100,00	149 787	100,00	159 051	100,00	171 482	100,00	175 093	100,00	185 346	100,00

Digitized by Google

Beiträge der Verstorbenen zurückzuzahlen waren. Die übrigen 206 Mitglieder haben Angehörige nicht hinterlassen. Für das Jahr 1900 stellten sich diese Zahlen bei 1 530 Sterbefällen auf 1 005, 319 und 206.

Zum Zweck der Entrichtung von Geldbeiträgen werden die Kassenmitglieder bei den beiden Abteilungen der Pensionskasse nach der Höhe ihres Lohneinkommens in folgende Klassen eingeteilt:

bei der	Lohnklasse					
	I	II	III	IV	V	VI
	mit einem Tagesverdienst von Mark					
Abteilung A	bis 1,16	1,17 — 1,83	1,84 — 2,33	2,34 — 3,33	3,34 u. m.	—
„ B	—	bis 1,83	1,84 — 2,33	2,34 — 3,5	3,5 — 4	mehr als 4

Unter Zugrundelegung dieser Einkommensätze verteilen sich die Kassenmitglieder in folgender Weise auf die einzelnen Lohnklassen:

Pensionsabteilung	Zeitpunkt	Anzahl der Mitglieder der Lohnklasse						
		I	II	III	IV	V	VI	insgesamt
A	1./1. 1893	4 416	46 491	92 403	38 182	—	—	181 492
„	1./1. 1894	4 514	46 780	91 227	39 755	—	—	182 276
„	1./1. 1895	5 255	46 162	92 337	40 728	—	—	184 482
„	1./1. 1896	5 354	44 718	94 371	42 736	—	—	187 179
„	1./1. 1897	5 132	44 737	99 686	46 996	—	—	196 551
„	1./1. 1898	5 444	42 189	116 405	54 957	—	—	218 995
„	1./1. 1899	5 155	38 234	122 674	66 361	—	—	232 424
„	1./1. 1900	5 319	31 441	113 715	72 366	—	—	222 841
„	1./1. 1901	5 314	29 903	109 703	62 477	22 240	—	229 637
„	1./1. 1902	5 911	26 542	106 119	63 503	23 753	—	225 828
B	1./1. 1893	—	21 957	71 792	16 787	7 032	7 024	124 592
„	1./1. 1894	—	21 912	71 565	17 816	7 121	7 247	125 661
„	1./1. 1895	—	22 342	75 348	19 293	7 230	7 663	131 876
„	1./1. 1896	—	23 396	77 185	20 546	7 513	8 158	136 798
„	1./1. 1897	—	21 966	78 530	22 380	8 132	9 612	140 620
„	1./1. 1898	—	23 360	84 188	23 704	9 513	9 022	149 787
„	1./1. 1899	—	16 080	88 797	32 625	9 893	11 656	159 051
„	1./1. 1900	—	15 470	93 267	38 505	11 086	13 154	171 482
„	1./1. 1901	—	14 813	88 325	44 632	12 611	14 712	175 093
„	1./1. 1902	—	14 825	91 881	47 286	14 624	16 730	185 346

Digitized by Google

Die Einteilung der Mitglieder in die einzelnen Beitragsklassen zeigt bei beiden Abteilungen eine starke Vermehrung der Mitglieder in den oberen und eine entsprechende Verminderung in den unteren Beitragsklassen.

Es gehörten an:

der Beitragsklasse	am 1. Januar 1899		am 1. Januar 1900		am 1. Januar 1901		am 1. Januar 1902	
	bei Abteil. A %	bei Abteil. B %	bei Abteil. A %	bei Abteil. B %	bei Abteil. A %	bei Abteil. B %	bei Abteil. A %	bei Abteil. B %
I (untersten)	2,22	—	2,39	—	2,32	—	2,62	—
II	16,45	10,12	14,11	9,02	13,02	8,46	11,76	8,00
III	52,78	55,83	51,03	54,39	47,77	50,44	46,99	49,57
IV	28,55	20,51	32,47	22,46	27,21	25,49	28,11	25,51
V	—	6,22	—	6,46	9,68	7,21	10,52	7,89
VI	—	7,32	—	7,67	—	8,40	—	9,03

Die unterste Beitragsklasse bei der Abteilung A setzt sich der Hauptsache nach aus den Werkstättenlehrlingen und den nur stundenweise am Tage beschäftigten Schrankenwärterinnen zusammen. Sie hat mithin für die Lohnbemessung an sich keine Bedeutung.

Die Wochenbeiträge, die bei der Abteilung A 14 ₰, 20 ₰, 24 ₰, 30 ₰ und 36 ₰ für alle Mitglieder, bei der Abteilung B 28 ₰, 42 ₰, 56 ₰, 66 ₰ und 76 ₰ für männliche Mitglieder, 10 ₰, 16 ₰, 20 ₰, 24 ₰ und 28 ₰ für weibliche Mitglieder betragen, werden zur Hälfte von dem Lohne der Kassenmitglieder gekürzt, zur Hälfte von der Verwaltung aus den Eisenbahnbetriebseinnahmen als Zuschuß entnommen; für die Dauer von Erkrankungen und von militärischen Dienstleistungen der Mitglieder ruht die Beitragsleistung, während bei anderen nur vorübergehenden Unterbrechungen der Beschäftigung bei der Eisenbahn den Kassenmitgliedern zur Aufrechterhaltung und Fortsetzung ihrer Anrechte die Weiterzahlung der Beiträge gestattet ist; dauert die vorübergehende Unterbrechung länger als vier Wochen, so haben die Mitglieder für die überschießende Zeit keinen Anspruch auf die Mitbeteiligung der Eisenbahnverwaltung an der Beitragleistung, sie müssen den Beitrag vielmehr allein in voller Höhe entrichten. Die Beiträge zur Abteilung A der Pensionskasse decken sich hiernach in ihrer Höhe mit den im § 32 des Invalidenversicherungsgesetzes bestimmten, von den Versicherungsanstalten

Digitized by Google

zu erhebenden Beiträgen. Sie werden jedoch nicht wie bei den Versicherungsanstalten durch Einkleben von Marken in Quittungskarten erhoben, sondern der Pensionskasse unmittelbar zugeführt und, soweit sie am Lohne der Kassenmitglieder gekürzt sind, von den Bezirksausschüssen der Pensionskasse für jedes Mitglied aufgezeichnet.

Die Einnahmen der Pensionskasse im Berichtsjahr und im Vergleich mit den Einnahmen des Vorjahres werden durch die nachstehende Zusammenstellung veranschaulicht:

Bezeichnung der Einnahmen	im Jahre 1900		im Jahre 1901	
	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ
Zinsen	728 983,34	1 611 109,23	826 228	1 776 116
Eintrittsgelder	—	27 656,63	—	38 197
Laufende regelmäßige Beiträge:				
a) der Kassenmitglieder	1 534 223,51	2 107 264,46	1 543 796	2 253 414
b) der Eisenbahnverwaltung	1 534 223,51	2 107 264,46	1 543 796	2 253 414
Beitragsnachzahlungen, Beiträge freiwilliger Mitglieder und Beiträge ehemaliger Mitglieder der braunschweigischen Arbeiterpensionskasse	4 320,27	302 468,57	14 649	272 193
Wiedereingezahlte Beiträge	—	13 674,07	—	10 913
Zuwendung aus dem Vermögen der Abteilung A (§ 65 Abs. 7 der Satzungen)	—	1 153 638,36	—	155 112
Miete und Pacht für Grundstücke	—	—	154	—
Strafgelder	—	—	156	—
zusammen	3 801 750,63	7 323 075,85	3 928 779	6 759 359
dagegen im Jahre 1895	2 736 766,00	4 095 844,00		
1896	2 877 198,00	4 323 309,00		
1897	3 176 497,00	4 672 477,00		
1898	3 462 809,00	5 025 102,00		
1899	3 604 420,00	5 560 046,00		

Die Einnahmen im Berichtsjahr haben die Einnahmen des Vorjahres bei der Abteilung A um rund 127 000 ℳ und bei der Abteilung B nach Abzug des aus dem Vermögen der Abteilung A überwiesenen Betrages um rund 434 800 ℳ überstiegen.

Digitized by Google

Im Durchschnitt entfielen auf ein Mitglied an laufenden Beiträgen:

bei Abteilung A . . . 6,63 ℳ,
„ „ B . . . 12,59 ℳ.

Bei einer Gegenüberstellung der Beitragssätze vor der Umgestaltung der Kasse im Jahre 1891 und nach der Umgestaltung ergibt sich, daß der Pensionskasse zwar nach der Umgestaltung mehr Mittel zufließen, die Mehreinnahme aber ausschließlich von der Eisenbahnverwaltung herrührt, da die Kassenmitglieder aus eigenen Mitteln sogar weniger zahlen als vorher.

Die Einnahmen der Kasse an Beiträgen der Mitglieder und der Verwaltung stellten sich vor dem 1. Januar 1891 auf durchschnittlich 32,91 ℳ, dagegen im Jahre 1901 auf 38,44 ℳ für jedes Mitglied. Davon hatten die Mitglieder vor dem 1. Januar 1891 21,94 ℳ, im Jahre 1901 aber nur 19,22 ℳ zu zahlen. Die Arbeiter sind demnach bei Umgestaltung der Pensionskasse trotz Verbesserung ihrer Anrechte doch durch die ihnen günstigere Verteilung der Beiträge noch entlastet worden.

Die Gesamtleistung der Arbeiter an laufenden Beiträgen zur Pensionskasse (Abteilung A und Abteilung B), sowie zu den Krankenkassen hat im Jahre 1901 (6,63 + 12,59 + 18,38) = 37,60 ℳ gegen 37,24 ℳ im Jahre 1900, 35,94 ℳ im Jahre 1899, 34,96 ℳ im Jahre 1898, 34,59 ℳ im Jahre 1897 und im Durchschnitt für einen nur bei der Abteilung A der Pensionskasse und bei einer Krankenkasse beteiligt gewesenen Arbeiter (6,63 + 18,38) = 25,01 ℳ, gegen 24,99 ℳ im Jahre 1900, 24,17 ℳ im Jahre 1899, 23,43 ℳ im Jahre 1898 und 23,07 ℳ im Jahre 1897 betragen.

Der in der Zusammenstellung als „Beitragsnachzahlungen usw." aufgeführte Betrag stellt in der Hauptsache die Beiträge freiwilliger Mitglieder dar. Dem Anwachsen der Vermögensbestände entsprechend haben sich auch die Einnahmen an Zinsen erhöht. Die Mehreinnahme an Zinsen gegenüber dem Vorjahr beträgt

bei Abteilung A rund 97 200 ℳ,
„ „ B „ 165 000 „.

Die Zuwendung aus dem Vermögen der Abteilung A gründet sich auf die Bestimmung im § 65 Abs. 7 der Satzungen, durch welche die Ermächtigung erteilt worden ist, aus dem Sondervermögen der Abteilung A vom 1. Januar 1900 ab jährlich 5 % der Einnahmen an Beiträgen der Mitglieder und der Eisenbahnverwaltung dem Vermögen der Abteilung B zur Verbesserung ihrer Vermögenslage zuzuführen. Diese 5 % bilden die Ersparnis, welche die Abteilung A alljährlich an Verwaltungskosten durch die unentgeltliche Verwaltung der Kasse durch die Eisenbahnverwaltung macht.

Digitized by Google

Es erschien billig, diese Ersparnisse, welche die Versicherungsanstalten mit ihrem großen, aus eigenen Mitteln zu bestreitenden Verwaltungsapparat nicht erzielen können, von der Abteilung A auf die Abteilung B zu dem angegebenen Zwecke zu übertragen. Die eine Million, um welche die Zuwendung im Berichtsjahr hinter der Zuwendung im Vorjahr zurückbleibt, ist der Betrag, der als Ersparnis für die Zeit vom 1. Januar 1891 bis 1. Januar 1900 aus gleichem Grunde einmalig gezahlt worden ist.

Die Ausgaben abzüglich der erstatteten Beträge haben in den Jahren 1900 und 1901 betragen:

Bezeichnung der Ausgaben	im Jahre 1900		im Jahre 1901	
	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ
Invaliden-, Kranken- und Altersrenten	1 187 915	—	1 295 882	—
Zusatzrenten	—	439 145	—	571 343
Satzungsmäßiges Witwengeld	—	452 920	—	618 115
„ Waisengeld	—	173 959	—	219 756
Statutmäßige Invalidenpension	—	92 847	—	85 140
Statutmäßiges Witwengeld	—	98 318	—	95 198
„ Waisengeld	—	7 773	—	5 861
Abfindung von Witwen b. Wiederverheiratung	—	15 634	—	25 285
Sterbegeld	—	38 958	—	38 137
Heilverfahren	163 363	—	202 444	—
Beitragserstattungen	68 478	309 518	75 287	280 710
Verwaltungskosten	26 356	26 075	3 042	2 182
Erhebungen bei Gewährung oder Entziehung der Rente	307	—	322	—
Schiedsgerichtskosten	3 458	—	3 411	—
Zuwendung der Abteilung A an Abteilung B	1 153 638	—	155 112	—
Sonstige Ausgaben	44	4 801	46	4 784
zusammen	2 603 559	1 659 943	1 735 546	1 946 511
dagegen im Jahre 1895	453 847	814 290		
1896	567 027	1 114 279		
1897	648 060	1 120 156		
1898	800 839	1 234 917		
1899	933 980	1 450 388		

Digitized by Google

Die Ausgaben der Abteilung A, abzüglich der Zuwendungen an die Abteilung B, haben die Ausgaben des Vorjahres um rund 130 500 ℳ überstiegen. Von dieser Mehrausgabe entfallen auf die Renten rund 108 000 ℳ.

Als zur Last gestellte Renten erscheinen neben der Sonderlast die Beträge, welche die Abteilung A nach den Vorschriften der §§ 125—127 des Invalidenversicherungsgesetzes nach der beim Reichsversicherungsamt vorgenommenen Abrechnung von der Gemeinlast zu tragen hat.

Nach der von der Rechnungsstelle des Reichsversicherungsamts erfolgten Verteilung der Rentenlast hat die Pensionskasse von der Gemeinlast aller Versicherungsträger einen Anteil von 1 014 763,54 ℳ aus dem von ihr verwalteten Teil des Gemeinvermögens zu zahlen. Da von der obigen Gemeinlast durch die eigenen Anweisungen der Pensionskasse nur 702 101,90 ℳ in Anspruch genommen sind, hat die Abteilung A mithin auf die Gemeinlast noch 312 661,64 ℳ zuzuschießen gehabt. Dieser Betrag ergibt im Verhältnis zu den von der Pensionskasse im Jahre 1901 angewiesenen Rentenzahlungen abzüglich der vom Reich zu tragenden Zahlungen (Reichszuschuß und Anteil der Rente für die Dauer militärischer Dienstleistungen) = 965 381,99 ℳ eine Mehrbelastung von 32 % gegen 37 % im Vorjahr zu Gunsten anderer Versicherungsanstalten.

Auf Anweisung der Pensionskasse sind von der Post im Jahre 1901 gezahlt worden:

an Invalidenrenten	974 560,81 ℳ
„ Krankenrenten	24 288,39 „
„ Altersrenten	456 972,85 „
zusammen	1 455 822,05 ℳ.

Von diesem Betrag sind erstattet worden:

bar	4 250,17 ℳ	
vom Reiche	486 189,89 „ =	490 440,06 „
mithin verbleiben		965 381,99 ℳ.

Über den Zu- und Abgang der Rentenempfänger gibt nachstehende Übersicht (S. 19) Auskunft.

Die durchschnittliche Höhe der Invalidenrente betrug im Jahre 1901 165,60 ℳ gegen 160,8 ℳ im Jahre 1900, 157 ℳ im Jahre 1899; die durchschnittliche Höhe der Altersrente 171,60 ℳ gegen 169,20 ℳ im Jahre 1900, 163,20 ℳ im Jahre 1899.

Digitized by Google

	Empfänger von		
	Invaliden-renten	Kranken-renten	Alters-renten
Bestand am 1. Januar 1901	5583	72	2787
Zugang im Jahre 1901	2024	245	431
Abgang im Jahre 1901:			
wegen Wiedereintritts der Erwerbsfähigkeit	26	97	—
wegen Todes	735	11	93
wegen Gewährung höherer Invaliden-, Alters- oder Unfallrente	130	105	217
aus anderen Ursachen	—	—	—
Abgang zusammen . . .	891	213	310
Bestand am 1. Januar 1902	6716	104	2908

An Beiträgen hat die Abteilung A 77 252 ℳ (70 970,79 ℳ im Jahre 1900) erstattet. Hiervon entfallen auf:

Heiratsfälle	495
Unfälle	2 455
Todesfälle	74 302.

Von fremden Versicherungsanstalten sind hierauf 6 178,10 ℳ zurückvergütet, während die Pensionskasse fremden Versicherungsanstalten 4 903,66 ℳ zu erstatten hatte, sodaß sie mit 75 977,56 ℳ (68 905,90 ℳ im Jahre 1900) belastet worden ist.

Eine besondere Steigerung haben die Ausgaben für Krankenfürsorge erfahren.

Der Vorstand der Kasse hat wie im Vorjahr so auch im Berichtsjahr von dem ihm in sinngemäßer Anwendung des § 18 des Invalidenversicherungsgesetzes eingeräumten Rechte zur Übernahme des Heilverfahrens erkrankter Mitglieder in großem Umfange Gebrauch gemacht. Insbesondere hat er lungenkranken Mitgliedern durch Unterbringung in Heilstätten seine Fürsorge zugewendet und sich hiermit an der Bekämpfung der Lungenschwindsucht nachdrücklich beteiligt.

Um jederzeit und sobald als möglich das Heilverfahren aufnehmen zu können, ist im Frühjahr 1902 mit der Erbauung zweier eigener Heil-

Digitized by Google

stätten in Schreiberhau im Riesengebirge und in Melsungen bei Cassel begonnen worden. Das Heilverfahren erstreckte sich nicht nur auf Lungenkranke, sondern umfaßte auch andere Krankheiten (Rheumatismus usw.), die ein frühzeitiges Eintreten der Invalidität befürchten lassen.

In wohlverstandenem eigenen Interesse haben die Eisenbahnkrankenkassen den Vorstand in diesen Bestrebungen unterstützt, indem sie ihm die einen Heilerfolg versprechenden Krankheitsfälle rechtzeitig überwiesen und das den Mitgliedern satzungsmäßig zustehende volle Krankengeld zur Verfügung stellten. Dafür zahlte die Pensionskasse den Familien verheirateter Kurbefohlener eine Unterstützung in Höhe des vollen Krankengeldes, trug mithin die gesamten Kosten des Heilverfahrens allein.

Im Jahre 1901 wurden 788 (gegen 645 im Jahre 1900) Personen durch Ausführung eines planmäßigen Heilverfahrens einer ständigen Heilbehandlung unterzogen und zwar 532 (429 im Jahre 1900) Personen, die an Lungentuberkulose, und 256 (gegen 216 im Jahre 1900), die an anderen Krankheiten litten. Von den 788 Personen wurden behandelt:

in Krankenhäusern (Kliniken, Kaltwasserheilanstalten, medico-mechanischen Instituten)	52
in Heilanstalten für Lungenkranke, Luftkurorten . . .	382
in Genesungsheimen, Rekonvaleszentenanstalten . . .	9
in Bädern	328
in Privatpflege, Landaufenthalt, eigener Wohnung . .	17.

Für die Heilbehandlung wurden im Jahre 1901 insgesamt 254 119 ℳ (203 950 ℳ im Jahre 1900), d. i. 322 ℳ auf einen Kranken (gegen 316 ℳ im Vorjahr) aufgewendet. Von diesem Betrag entfallen auf Familienunterstützung 45 538 ℳ (39 400 ℳ im Vorjahr). Die Eisenbahnkrankenkassen und andere erstatteten 51 675 ℳ, sodaß die Pensionskasse allein 202 444 ℳ zu tragen hatte. Bei 478 der wegen Lungentuberkulose behandelten Personen (90 %) war der Erfolg, daß Erwerbsfähigkeit im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes erhalten blieb.

Die nachstehende Übersicht, der die vom Reichsversicherungsamt herausgegebene Statistik der Heilbehandlung bei den Versicherungsanstalten und den zugelassenen Kasseneinrichtungen der Invalidenversicherung für die Jahre 1897 bis 1901 zu Grunde gelegt ist, gibt weitere Auskunft über die Anzahl der Verpflegungstage usw. und über die Durchführung des Heilverfahrens bei den Arbeiterpensionskassen der übrigen Staatsbahnen. Nach dieser Übersicht hat neben der preußischen nur noch die badische Pensionskasse in größerem Umfange eine planmäßige Heilbehandlung unternommen.

Digitized by Google

	Pensionskasse für die Arbeiter der				
	preußischen	bayerischen	sächsischen	badischen	Reichseisenbahnen im Elsaß
	Staatseisenbahnen				
Ständige Heilbehandlung wegen Lungentuberkulose.					
Anzahl der behandelten Personen.	532	9	43	66	38
Verpflegungstage überhaupt . . .	36 869	696	4 915	5 586	2 063
„ für eine Person	69	77	114	85	54
Kostenaufwand					
überhaupt . . . . . ℳ	220 413	3 061	19 385	33 460	11 216
für eine Person. . . . . „	414	340	451	507	295
für einen Verpflegungstag „	5,98	4,40	3,94	5,99	5,44
Von dem Kostenaufwand entfallen auf Familienunterstützung . . . . „	55 238	436	5 550	6 355	2 301
sind von Krankenkassen, Gemeinden erstattet. . „	62 218	1 169	9 938	10 654	3 063
Heilerfolg wurde erzielt, so daß Erwerbsunfähigkeit im Sinne des § 5 Abs. 4 des Invalidenversicherungsgesetzes nicht zu besorgen war:					
bei Personen	478	5	36	40	21
in % der überhaupt Behandelten	90	56	84	61	55
Verpflegungstage überhaupt . . .	34 131	553	4 203	3 873	1 213
„ für eine Person	71	111	117	97	58
Kostenaufwand:					
überhaupt . . . . . ℳ	205 182	2 440	16 863	23 166	5 802
für eine Person. . . . . „	429	488	468	579	276
für einen Verpflegungstag „	6,01	4,41	4,01	5,98	4,78
Heilerfolg im Sinne des § 5 Abs. 4 des Invalidenversicherungs-Gesetzes wurde nicht erzielt:					
bei Personen	54	4	7	26	17
in % der überhaupt Behandelten	10	44	16	39	45
Verpflegungstage überhaupt . . .	2 738	143	712	1 713	850
„ für eine Person	51	36	102	66	50
Kostenaufwand:					
überhaupt . . . . . ℳ	15 231	621	2 522	10 294	5 414
für eine Person. . . . . „	282	155	360	396	318
für einen Verpflegungstag „	5,56	4,35	3,54	6,01	6,37

Digitized by Google

	Pensionskasse für die Arbeiter der				
	preußischen	bayerischen	sächsischen	badischen	Reichseisenbahnen im Elsaß
	Staatseisenbahnen				
Ständige Heilbehandlung wegen anderer Krankheiten als Lungentuberkulose.					
Anzahl der behandelten Personen .	256	21	3	55	20
Verpflegungstage überhaupt . . .	10544	1046	114	2368	752
„ für eine Person	41	50	38	43	38
Kostenaufwand					
überhaupt . . . . . ℳ	63545	4019	714	11182	4976
für eine Person . . . . . „	248	191	238	203	249
für einen Verpflegungstag „	6,03	3,84	6,27	4,72	6,62
Von dem Kostenaufwand entfallen auf Familienunterstützung . . . . „	18791	459	162	3379	1186
sind von Krankenkassen, Gemeinden erstattet . . „	18822	1070	274	4786	1362
Heilerfolg wurde erzielt, so daß Erwerbsunfähigkeit im Sinne des § 5 Abs. 4 des Invalidenversicherungsgesetzes nicht zu besorgen war:					
bei Personen	225	16	2	46	17
in % der überhaupt Behandelten	88	76	67	84	85
Verpflegungstage überhaupt . . .	9254	855	84	2026	660
„ für eine Person	41	53	42	44	39
Kostenaufwand:					
überhaupt . . . . . ℳ	56438	3390	576	9375	4425
für eine Person . . . . . „	251	212	288	204	260
für einen Verpflegungstag „	6,10	3,97	6,86	4,63	6,70
Heilerfolg im Sinne des § 5 Abs. 4 des Invalidenversicherungsgesetzes wurde nicht erzielt:					
bei Personen	31	5	1	9	3
in % der überhaupt Behandelten	12	24	33	16	15
Verpflegungstage überhaupt . . .	1290	191	30	342	92
„ für eine Person	42	38	30	38	31
Kostenaufwand:					
überhaupt . . . . . ℳ	7107	629	138	1807	552
für eine Person . . . . . „	229	126	138	201	184
für einen Verpflegungstag „	5,51	3,29	4,60	5,28	6,00

Digitized by Google

Die Ausgaben der Abteilung B haben sich gegenüber dem Vorjahr um rund 286 600 ℳ erhöht.

Die Zusatzrenten sind um rund . . . . . 132 200 ℳ
„ laufenden Witwen- und Waisengelder um rund . 211 000 „
gestiegen.

Die Zahl der Empfänger von Zusatzrenten betrug:

Ende 1892 . .	105	Ende 1897 . .	2 147
„ 1893 . .	306	„ 1898 . .	2 743
„ 1894 . .	579	„ 1899 . .	3 340
„ 1895 . .	912	„ 1900 . .	4 244
„ 1896 . .	1 502	„ 1901 . .	5 292.

Die Zahl der Empfänger hat sich hiernach gegen das Vorjahr um 1 048 vermehrt.

Die Zahl der Empfänger von Pensionen auf Grund der vor 1891 in Geltung gewesenen Pensionskassenstatuten fällt nach und nach und ist im Berichtsjahr um 39 niedriger geworden.

Die Gesamtleistung der Abteilung B an invalide Mitglieder und an Hinterbliebene verstorbener Mitglieder hat

im Jahre 1892 rund	460 000 ℳ,	im Jahre 1897 rund	835 000 ℳ
„ „ 1893 „	504 000 „	„ „ 1898 „	976 000 „
„ „ 1894 „	540 000 „	„ „ 1899 „	1 114 000 „
„ „ 1895 „	596 000 „	„ „ 1900 „	1 319 000 „
„ „ 1896 „	715 000 „	„ „ 1901 „	1 659 000 „

betragen.

Wenn zu den Leistungen der Abteilung B auch noch die gesetzlichen Invalidenrenten hinzutreten und damit die regelmäßigen Ansprüche der Mitglieder gegenüber den Vorjahren erheblich verbessert sind, so blieben doch noch viele Fälle übrig, in denen entweder sich die Bezüge der Berechtigten unzulänglich erwiesen, oder von erwerbsunfähig gewordenen Kassenmitgliedern oder von den Hinterbliebenen verstorbener Kassenmitglieder weder satzungsmäßige Pensionskassenbezüge noch auch Renten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze beansprucht werden konnten. In diesen Fällen sind, wie in den früheren Jahren, aus den bereiten Mitteln der Eisenbahnverwaltung sowie aus einigen der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stehenden, aus den Vermögensbeständen früherer Kasseneinrichtungen ausgesonderten Hilfsfonds einmalige und laufende Beihilfen gewährt worden. Der Gesamtbetrag solcher Beihilfen kann schätzungsweise auf rund 700 000 ℳ angenommen werden, ohne die ebenfalls nicht unbeträchtlichen Summen, die für die noch in der Beschäftigung

Digitized by Google

stehenden Arbeiter bei Unglücks- und sonstigen Notfällen in ihren Familien neben den Krankenkassenleistungen als Beihilfen verwendet sind. Durch die Gewährung solcher Beihilfen aus den Fonds der Eisenbahnverwaltung werden die Härten, die mit der zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit von Pensionskassenanstalten unerläßlichen Wartezeit auf die Kassenleistungen notwendig verknüpft sind, gemildert.

Über die Zahl, das Lebensalter usw. der Empfänger laufender Bezüge aus der Abteilung B der Pensionskasse gibt die Anlage II (S. 60 fg.) nähere Auskunft. Werden die darin enthaltenen Ziffern zusammengefaßt, so erhält man nachstehende Übersicht:

	Zahl der Empfänger und Empfängerinnen			
	von Pensionen, Rentenzuschüssen u. Ausnahmerenten	von Witwengeld	von Waisengeld	zusammen
Am 1. Januar 1895 waren vorhanden	1 376	2 686	3 141	7 203
„ 1. „ 1896 „ „	1 648	3 095	3 485	8 228
„ 1. „ 1897 „ „	2 196	3 861	4 535	10 592
„ 1. „ 1898 „ „	2 792	4 677	5 473	12 942
„ 1. „ 1899 „ „	3 353	5 482	6 223	15 058
„ 1. „ 1900 „ „	3 904	6 391	7 100	17 395
„ 1. „ 1901 „ „	4 774	7 650	8 531	20 955
Im Jahre 1901 sind hinzugetreten	1 535	1 846	—	—
aus dem Genuß ausgeschieden	526	380	—	—
Am 1. Januar 1902 waren vorhanden	5 783	9 116	9 737	24 636
Durchschnittlich täglich waren vorhanden:				
im Jahre 1892 etwa	976	2 013	2 379	5 368
„ „ 1893 „	1 078	2 296	2 714	6 088
„ „ 1894 „	1 268	2 562	3 000	6 830
„ „ 1895 „	1 512	2 891	3 313	7 716
„ „ 1896 „	1 922	3 478	4 010	9 410
„ „ 1897 „	2 494	4 269	5 004	11 767
„ „ 1898 „	3 073	5 079	5 848	14 000
„ „ 1899 „	3 628	5 936	6 662	16 226
„ „ 1900 „	4 339	7 020	7 816	19 175
„ „ 1901 „	5 278	8 383	9 134	22 795

Digitized by Google

Von den im Jahre 1901 aus dem Witwengeldbezuge ausgeschiedenen 380 Frauen haben sich 166, im Jahre 1900 von 410 Frauen 116, im Jahre 1899 von 239 Frauen 95 wieder verheiratet.

Von den in den Jahren 1894 bis 1902 mit Hinterlassung empfangsberechtigter Kinder verstorbenen Mitgliedern und Pensionären der Abteilung B haben hinterlassen:

je	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
1 Kind	59	78	153	149	158	187	211	211
2 Kinder	60	64	133	149	165	167	201	197
3 „	49	62	97	125	95	109	131	127
4 „	37	35	90	72	79	84	108	101
5 „	17	21	45	48	31	37	44	50
6 und mehr Kinder .	11	24	18	24	20	28	43	31

Die sämtlichen vorhandenen, zum Waisengeldbezuge berechtigten Kinder verteilten sich, wie folgt, auf die einzelnen Lebensaltersjahrgänge:

	Anzahl bei einem Lebensalter von Jahren														
	unter 1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
am 1. Januar 1892	29	65	73	90	117	134	144	160	179	189	158	207	218	208	217
„ 1. „ 1893	21	65	86	97	128	160	183	192	203	218	236	197	269	258	256
„ 1. „ 1894	23	53	93	117	128	162	206	223	236	264	260	257	255	302	283
„ 1. „ 1895	15	47	84	124	147	162	210	244	270	277	316	310	316	269	350
„ 1. „ 1896	32	44	84	121	191	194	209	267	287	375	368	345	353	369	306
„ 1. „ 1897	48	98	123	175	197	287	300	302	394	391	426	454	461	453	426
„ 1. „ 1898	43	118	149	216	254	298	366	423	432	488	512	543	526	591	517
„ 1. „ 1899	46	109	168	241	290	326	392	462	515	512	591	611	634	655	671
„ 1. „ 1900	63	109	186	263	332	377	436	507	586	616	662	714	717	749	783
„ 1. „ 1901	75	146	208	322	358	498	538	590	684	772	792	856	879	897	916
„ 1. „ 1902	75	146	233	317	421	499	623	702	754	841	939	1016	1069	1086	1076

Von den von der Abteilung B erstatteten Beiträgen entfallen:

auf ausgeschiedene Kassenmitglieder . . . . . 269 869 ℳ
auf Hinterbliebene gestorbener Kassenmitglieder . . 10 841 „ .

Die sonstigen Ausgaben und Verwaltungskosten setzen sich der Hauptsache nach aus den Unkosten der zinsbaren Belegung der Vermögensbestände, sowie aus den Kosten der lediglich für die Kassenmitglieder bestimmten Drucksachen usw. zusammen. Diese Kosten haben

im Vorjahr eine größere Höhe wegen der Drucklegung der neuen Satzungen[1]) der Pensionskasse erreicht.

Die Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben und die Vermögensbestände werden in folgender Tafel zusammengestellt:

Es betrugen	Betrag bei der Abteilung		durchschnittlich kamen auf je ein am Jahresschluß vorhandenes Kassenmitglied bei der Abteilung	
	A ℳ	B ℳ	A ℳ	B ℳ
die Überschüsse:				
des Jahres 1891	2 577 435	2 614 087	12,02	22,52
„ „ 1892	2 200 781	2 836 787	12,12	22,77
„ „ 1893	2 223 587	2 958 101	12,20	23,54
„ „ 1894	2 282 989	3 154 804	12,37	23,92
„ „ 1895	2 282 919	3 281 554	12,20	23,99
„ „ 1896	2 310 171	3 209 030	11,75	22,82
„ „ 1897	2 528 437	3 552 321	11,55	23,72
„ „ 1898	2 661 970	3 790 185	11,45	23,82
„ „ 1899	2 670 440	4 109 658	11,98	23,96
„ „ 1900	1 198 191	5 663 134	5,22	32,34
„ „ 1901	2 193 233	4 812 848	9,71	25,97
die Vermögensbestände:				
am Schlusse:				
des Jahres 1891	2 577 435	16 639 554	12,02	143,44
„ „ 1892	4 778 216	19 475 761	26,32	156,33
„ „ 1893	7 001 897	22 433 921	38,40	178,53
„ „ 1894	9 284 980	25 588 854	50,33	194,04
„ „ 1895	11 571 793	28 878 880	61,92	211,11
„ „ 1896	13 882 203	32 091 054	70,63	228,21
„ „ 1897	16 410 694	35 643 196	74,94	237,96
„ „ 1898	19 072 740	39 432 613	82,06	247,92
„ „ 1899	21 750 579	43 560 691	97,61	254,20
„ „ 1900	21 921 097	47 119 016	95,46	269,10
„ „ 1901	24 677 433	53 278 797	109,23	287,45

Von dem Vermögen der Abteilung A entfallen:

auf das Gemeinvermögen . 572 231 ℳ (322 464 ℳ im Jahre 1900)

„ „ Sondervermögen . 24 105 202 „ (21 598 633 „ „ „ 1900).

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 12.

Digitized by Google

Daß der Zuwachs des Vermögens den Überschuß übersteigt, beruht auf dem Steigen des Kurswertes der Wertpapiere, mit dem diese einzustellen sind, sofern der Ankaufspreis nicht niedriger ist. Das Gesamtvermögen setzt sich wie folgt zusammen:

	Abteilung A	Abteilung B
	ℳ	ℳ
bar	500 227	633 711
Darlehen usw.	4 767 426	5 725 894
Wertpapiere	19 317 660	46 919 192
Grundstücke	92 120	—
zusammen	24 677 433	53 278 797

Zum ersten Male erscheint bei Abteilung A Vermögen in Grundstücken, die zur Errichtung der Lungenheilstätten angekauft sind.

Von den zu Buch stehenden Darlehen sind an Baugenossenschaften, denen ausschließlich oder in größerer Zahl Eisenbahnarbeiter und untere Eisenbahnbeamte angehören, nach und nach über 7,5 Millionen Mark gegen einen Zinsfuß von 3 bis 3,5 % (größtenteils 3,25 %) bewilligt. Dadurch ist den Bestrebungen wegen Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des unteren Eisenbahnpersonals eine wesentliche Förderung zu teil geworden.

2. Die Arbeiterkrankenkassen.

Der Darstellung der Ergebnisse der Krankenkassen für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1901 liegen wie bisher Nachweisungen zu Grunde, die von den Eisenbahndirektionen in Anlehnung an die dem kaiserlichen statistischen Amte einzureichenden Übersichten aufgestellt sind. Die Unterlagen, — in einigen Beziehungen eingehender als die dem genannten Amte eingereichten Übersichten — geben insbesondere auch nähere Auskunft über den Umfang der Fürsorge für erkrankte Familienangehörige.

Da es vor der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung (1. April 1895) 135 Krankenkassen gab, seit der Neuordnung aber nur 20 und seit dem am 1. April 1897 erfolgten Hinzutritt der Eisenbahndirektion in Mainz 21 Kassen, und zwar je eine für jeden Eisenbahndirektionsbezirk, so lassen sich beim Vergleichen der Verhältnisse vor und nach dem 1. April 1895 lediglich die Gesammtergebnisse gegenüberstellen.

Digitized by Google

Einen Überblick über Umfang und Wirksamkeit der Eisenbahnbetriebskrankenkassen im Jahre 1901 gewähren die Darstellungen über die Zahl der Mitglieder (Anlage III S. 62), die Anzahl der Erkrankungsfälle, Krankheitstage und Sterbefälle (Anlage IV S. 64), über die Einnahmen (Anlage V S. 66), die Ausgaben und die Vermögensbestände (Anlage VI S. 68), sowie über die Leistungen (Anlage VII S. 72), jeder einzelnen Betriebskrankenkasse und in ihrer Gesamtheit.

Die Eisenbahnbetriebskrankenkassen haben sämtlich einen Beitrag in Höhe von 3 % des Arbeitsverdienstes ihrer Mitglieder, und zwar zu zwei Dritteln von den Mitgliedern und zu einem Drittel von der Eisenbahnverwaltung, erhoben. Der satzungsmäßige Umfang der Leistungen der Krankenkassen — freie ärztliche Behandlung, Arznei und andere Heilmittel, Krankengeld, Kur und Verpflegung sowie Sterbegeld — ist indessen, wie die Anlage VII ergibt, bei den einzelnen Krankenkassen je nach ihrer Vermögenslage verschieden gewesen. Alle Eisenbahnbetriebskrankenkassen ohne Ausnahme sind jedoch teils in der Dauer, teils in der Höhe ihrer Leistungen über die durch das Krankenversicherungsgesetz vorgeschriebenen Mindestleistungen hinausgegangen.

Während am Schluß des Jahres 1900 nicht eine einzige Eisenbahnkrankenkasse die satzungsmäßige Krankenfürsorge auf 13 Wochen beschränkte, dagegen 17 von 21 Kassen die Krankenfürsorge auf 26 bis 39 Wochen und 4 Kassen auf 1 Jahr, d. i. die gesetzlich zulässige höchste Dauer, ausdehnten, und während von den 21 Kassen 18 mehr als die Hälfte bis zu zwei Dritteln des Arbeitsverdienstes als Krankengeld zahlten, gewährten nach der vom kaiserlich statistischen Amte herausgegebenen Statistik der Krankenversicherung im Jahre 1900 (für 1901 liegt statistisches Material noch nicht vor) von je 100 der sämtlichen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes nur 34 Kassen die Krankenfürsorge auf mehr als 13 Wochen und nur rund 18 Kassen ein Krankengeld von mehr als der Hälfte des veranlagten Verdienstes der Kassenmitglieder. Am Schluß des Jahres 1901 hatten von den 21 Eisenbahnbetriebskrankenkassen 18 die Krankenfürsorge auf 26 bis 39 Wochen, 3 auf 1 Jahr und 17 das Krankengeld auf mehr als die Hälfte bis zu zwei Dritteln des Arbeitsverdienstes festgesetzt. Von der Mehrzahl der Eisenbahnbetriebskrankenkassen wurde das Krankengeld vom ersten Tage der Erkrankung ab gezahlt, wenn die Krankheit mit dem Tode endete oder wenn die Erwerbsunfähigkeit durch eine bei der Arbeit erlittene Verletzung hervorgerufen oder wenn die Krankheit von längerer Dauer war. Besonders umfangreich war, wie in den früheren, so auch im Berichtsjahr die Fürsorge für erkrankte Angehörige der Kassenmitglieder, indem ihnen fast bei sämtlichen Kassen (18) freie ärztliche Behandlung auf die gleiche Dauer

Digitized by Google

wie den Kassenmitgliedern geboten war, und indem ferner bei 18 Kassen die Kosten der für die Angehörigen gelieferten Arzneien ganz oder zum Teil von den Kassen übernommen wurden. Außerdem wurde von sämtlichen Kassen beim Ableben von Angehörigen Sterbegeld gezahlt. Wenn nur ein Drittel der Arztgebühren und Krankenhauskosten als Kosten der ärztlichen Behandlung der Familienangehörigen gerechnet wird, so sind von den Eisenbahnkrankenkassen infolge von Erkrankung oder Absterben von Familienangehörigen der Kassenmitglieder im Jahre 1901 im ganzen rund 1562000 ℳ gegen rund 1530000 ℳ im Jahre 1900 aufgewendet worden.

Bei 12 Krankenkassen, und zwar in den Direktionsbezirken Altona, Cassel, Cöln, Danzig, Elberfeld, Essen, Halle, Hannover, Magdeburg, Mainz, Münster und St. Johann-Saarbrücken, bestand im Berichtsjahr an einzelnen Orten die beschränkte freie Arztwahl. Entweder durften die Mitglieder einen Arzt auf eine bestimmte Zeit wählen, oder es war ihnen die Wahl eines Arztes bei jedem Erkrankungsfall für dessen Dauer freigestellt. Ein abschließendes Urteil über die Bewährung der Einrichtung, die übrigens nur den Kassenmitgliedern an größeren Orten gewährt werden kann, läßt sich noch nicht bilden, weil sie meist erst kurze Zeit besteht.

Indessen haben sich bei der freien Arztwahl in den Direktionsbezirken Altona und Cöln nicht unerhebliche Mehrausgaben für Arznei und Krankengeld ergeben, und die Einrichtung ist im erstgenannten Bezirk wieder aufgehoben.

Die umstehende Zusammenstellung (S. 30) gewährt eine Übersicht über die Zahl der Krankenkassenmitglieder in den beiden letzten Jahren und über die Bewegung der Mitgliederzahl in den einzelnen Monaten.

Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbetriebskrankenkassen stimmt im allgemeinen mit der Zahl der Eisenbahnarbeiter überein. Befreiungen vom Beitritt zu den Eisenbahnkrankenkassen auf Grund der Mitgliedschaft zu eingeschriebenen Hilfskassen können daher, wie früher, so auch im Berichtsjahr nur selten erfolgt sein.

An weiblichen Mitgliedern zählten die Krankenkassen:

am	1.	Januar	1892	1 989	
„	1.	„	1893	1 962	
„	1.	„	1894	1 969	
„	1.	„	1895	2 187	
„	1.	„	1896	2 629	
„	1.	„	1897	3 528	
„	1.	„	1898	4 937	
„	1.	„	1899	5 005	
„	1.	„	1900	5 512	
„	1.	„	1901	5 908	und
„	1.	„	1902	5 979	Personen.

Digitized by Google

Zeitpunkt	Zahl der Mitglieder			
	der Betriebskrankenkassen		der Baukrankenkassen	
	1900	1901	1900	1901
am 1. Januar	227 952	234 353	1 725	3 456
„ 1. Februar	226 424	233 519	2 609	3 333
„ 1. März	227 531	233 976	3 037	3 308
„ 1. April	229 658	237 062	4 278	3 603
„ 1. Mai	232 423	241 380	5 448	4 557
„ 1. Juni	233 486	243 168	5 633	4 863
„ 1. Juli	233 434	243 185	5 533	4 738
„ 1. August	233 487	242 635	5 460	4 577
„ 1. September	233 181	241 473	4 899	4 417
„ 1. Oktober	233 547	239 034	4 437	4 353
„ 1. November	235 841	234 503	4 903	4 433
„ 1. Dezember	236 338	232 219	4 631	3 593
„ 31. Dezember	234 353	229 346	3 550	2 139
„ ersten Tage jedes Monats durchschnittlich[1]	232 127	237 372	4 318	3 952
Nach Abzug der nicht versicherungspflichtigen Kassenmitglieder	1 367	1 420	—	—
verbleiben als versicherungspflichtig durchschnittlich	230 760	235 952	4 318	3 962
dagegen im Jahre 1892	196 969	—	10 303	—
„ „ „ 1893	187 758	—	8 589	—
„ „ „ 1894	189 308	—	8 651	—
„ „ „ 1895	189 355	—	5 203	—
„ „ „ 1896	195 474	—	4 909	—
„ „ „ 1897	214 874	—	4 719	—
„ „ „ 1898	231 192	—	4 164	—
„ „ „ 1899	230 861	—	4 151	—

[1]) Nach der Reichsstatistik der Krankenversicherung belief sich die durchschnittliche Mitgliederzahl bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes im Jahre 1900 auf 2 503 197, bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebietes auf 20 397 und bei allen Krankenkassen des Reichsgebietes auf 9 520 763. — Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbaukrankenkassen umfaßt nicht alle bei den Bauausführungen beschäftigt gewesenen Arbeiter, da für mehrere Bauten von geringerem Umfange und kürzerer Dauer besondere Krankenkassen nicht errichtet gewesen sind, die beschäftigten Arbeiter vielmehr zum Teil Orts- oder anderen Krankenkassen angehört, zum Teil überhaupt an einer Krankenkasse nicht teilgenommen haben, wie am Schlusse dieses Abschnitts näher angegeben ist. — Die Betriebskrankenkassen der preußischen Staatsbahnen umfaßten am Schlusse des Jahres 1900 nahezu $^1/_{10}$ aller Betriebskrankenkassenmitglieder im Reiche und die Baukrankenkassen der genannten Bahnen nahezu $^1/_5$ aller Baukrankenkassenmitglieder im Reiche.

Digitized by Google

Die Verteilung der Mitgliederzahl auf die einzelnen Eisenbahnbetriebskrankenkassen im Berichtsjahr 1901 ergibt sich aus der Anlage III S. 62.

Die Durchschnittszahl betrug bei Zugrundelegung des mittleren Mitgliederstandes für je eine Betriebskrankenkasse im Jahre 1901 11 303 Mitglieder. Die größte Zahl hatte im Jahre 1901 die Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Essen mit 19 452, die kleinste Zahl mit 6 113 die Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Mainz.

Die Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern beliefen sich im Jahre 1901 auf 2 128, im Jahre 1900 auf 2 235.

Auf je 100 Mitglieder entfielen Sterbefälle:

im Jahre	überhaupt	infolge von Unfällen
1892	1,17	0,15
1893	1,18	0,14
1894	1,03	0,14
1895	0,99	0,12
1896	1,05	0,15
1897	0,95	0,14
1898	0,89	0,16
1899	0,92	0,14
1900	0,96	0,15
1901	0,90	0,14

Das Berichtsjahr hat hiernach eine Abnahme der Sterblichkeitsziffer zu verzeichnen, sie ist nächst der vom Jahre 1898 (0,89) die niedrigste innerhalb der letzten 10 Jahre.

Bei den Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes kamen durchschnittlich auf je 1 000 Mitglieder im Jahre 1892 = 9,7, im Jahre 1893 = 9,9, im Jahre 1894 = 9,1, im Jahre 1895 = 8,9, im Jahre 1896 = 8,6, im Jahre 1897 = 8,4, im Jahre 1898 = 8,0, im Jahre 1899 = 8,4 und im Jahre 1900 = 8,6 Sterbefälle.

Bei dem Tode von Familienangehörigen (Ehefrauen und Kindern) ist

im Jahre	1892	in	12 716	Fällen,	im Jahre	1897	in	11 551	Fällen
„ „	1893	„	12 717	„	„ „	1898	„	11 776	„
„ „	1894	„	11 588	„	„ „	1899	„	12 470	„
„ „	1895	„	11 584	„	„ „	1900	„	12 761	„ und
„ „	1896	„	11 405	„	„ „	1901	„	12 346	„

Sterbegeld gezahlt worden.

Digitized by Google

Im Durchschnitt entfielen an Todesfällen von Familienangehörigen auf je 100 Mitglieder:

im Jahre	1896	5,79
„ „	1897	5,34
„ „	1898	5,06
„ „	1899	5,36
„ „	1900	5,49
„ „	1901	5,20.

Die Zahl der Erkrankungsfälle und Krankheitstage unter den Kassenmitgliedern[1]) in dem Berichtsjahr und den voraufgegangenen Jahren ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Erkrankungsfälle				Krankheitstage					
im Jahre	überhaupt	für je 100 Mitglieder	davon infolge von Unfällen: überhaupt	davon infolge von Unfällen: für je 100 Mitglieder	überhaupt	für ein Mitglied	für einen Erkrankungsfall (Sp. 2)	davon infolge von Unfällen: überhaupt	davon infolge von Unfällen: für ein Mitglied	davon infolge von Unfällen: für einen Erkrankungsfall (Sp. 4)
1892	61 778	30,98	6 575	3,30	1 396 180	7,00	22,60	173 781	0,87	26,43
1893	66 350	34,92	7 140	3,76	1 546 738	8,14	23,31	198 543	1,04	27,81
1894	54 767	28,63	7 032	3,68	1 341 717	7,01	24,50	194 020	1,01	27,57
1895	58 594	30,70	6 935	3,63	1 376 179	7,20	23,49	185 662	0,97	26,77
1896	58 808	29,86	7 792	3,96	1 505 843	7,65	25,61	211 908	1,08	27,20
1897	70 001	32,37	11 661	5,39	1 740 706	8,05	24,87	286 506	1,32	24,57
1898	70 069	30,13	12 739	5,47	1 769 827	7,61	25,26	316 370	1,36	24,83
1899	83 086	35,76	14 279	6,15	2 002 209	8,62	24,10	338 967	1,46	23,73
1900	85 324	36,76	14 923	6,43	2 181 800	9,40	25,57	364 613	1,57	24,43
1901	81 546	34,35	15 603	6,57	2 073 689	8,74	25,43	377 298	1,59	24,18

Im Berichtsjahr ist danach die Zahl der Erkrankungsfälle und der Krankheitstage überhaupt, die Zahl der Krankheitstage auch für einen

[1]) Als Erkrankungsfälle und Krankheitstage sind nur die gezählt, für die Ausgaben an Krankengeld, Verpflegungskosten an Krankenanstalten und Ersatzleistungen an die Eisenbahnverwaltung oder Dritte für gewährte Krankenunterstützung gemacht sind. Krankheitsfälle, in denen keine Erwerbsunfähigkeit eingetreten, also kein Krankengeld gezahlt ist, und Krankheitstage, die innerhalb der Wartezeit (§ 6 Ziffer 2 des Krankenversicherungsgesetzes) liegen, sowie ferner die Erkrankungen in den Familien der Kassenmitglieder, bei denen die Krankenkassen Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei u. s. w. geleistet haben, sind unberücksichtigt geblieben.

Digitized by Google

Erkrankungsfall gegen das Vorjahr zurückgegangen. Dagegen ist die Zahl der durch Unfälle herbeigeführten Erkrankungsfälle und Krankheitstage weiterhin gestiegen.

Ein Vergleich der Zahl der Erkrankungsfälle unter den Mitgliedern der Eisenbahnkrankenkassen mit den gleichartigen Zahlen anderer Kassen zeigt indessen, daß die Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter nicht ungünstig sind. Beispielsweise erkrankten bei den Knappschaftsvereinen nach der Statistik der Knappschaftskassen im preußischen Staate im Jahre 1898 = 264 670, im Jahre 1899 = 301 503 und im Jahre 1900 = 340 873 beitragende Mitglieder, das sind auf je 100 der im Jahresmittel betheiligt gewesenen Mitglieder 52,9 im Jahre 1898, 57,0 im Jahre 1899 und 59,2 im Jahre 1900. Bei sämtlichen Betriebskrankenkassen des Deutschen Reiches ergaben sich für die Jahre 1898 bis 1900 auf je 100 Mitglieder ebenfalls größere Ziffern als bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen, nämlich 41,3 für 1898, 46,1 für 1899 und 47,0 für 1900.

Von 1898 bis 1900 erkrankten bei sämtlichen Betriebskrankenkassen im Reichsgebiet durchschnittlich jährlich 44,8 %, bei den Knappschaftskassen in Preußen 56,4 % der Kassenmitglieder, während in dem gleichen Zeitraum der durchschnittliche jährliche Prozentsatz für die Arbeiterkrankenkassen der preußischen Staatsbahnen nur 34,22 % betrug.

Bei der Zahl der Krankheitstage ist zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnkrankenkassen weit über das gesetzliche Mindestmaß und weit über die Leistungen der meisten anderen Kassen hinaus eine Fürsorge gewährleisten.

Es zahlten die Knappschaftskassen in Preußen durchschnittlich jedem Erkrankten im Jahre 1900 15,8 Tage, im Jahre 1899 15,9 Tage, im Jahre 1898 16,2 Tage, im Jahre 1897 16,1 Tage, im Jahre 1896 16,5 Tage und im Jahre 1895 16,2 Tage Krankenunterstützung. Bei sämtlichen Betriebskrankenkassen im Reichsgebiet umfaßte die Kassenleistung für einen Erkrankten im Jahre 1900 16,5 Tage, im Jahre 1899 16,0, in den Jahren 1898, 1897, 1896 und 1895 je 16,4 Tage. Die Eisenbahnkrankenkassen gewährten demgegenüber durchschnittlich jedem Erkrankten im Jahre 1900 25,57 Tage, im Jahre 1899 24,10 Tage, im Jahre 1898 25,26 Tage, im Jahre 1897 24,87 Tage, im Jahre 1896 25,61 Tage und im Jahre 1895 23,49 Tage Krankenunterstützung.

Wie sich bei den einzelnen Eisenbahnbetriebskrankenkassen die Krankheits- und Sterblichkeitsziffern im Jahre 1901 gestellt haben, zeigt die Anlage IV S. 64.

Die Jahreseinnahmen der Krankenkassen werden durch nachstehende Übersicht veranschaulicht:

Digitized by Google

Bezeichnung der Einnahmen	Betrag 1901	für ein Mitglied										In % zur Summe der eigentlichen Einnahmen 1901
		1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Zinsen	284 551	1,08	1,15	1,11	1,14	1,22	1,21	1,09	1,20	1,21	1,20	4,01
Eintrittsgelder	16 690	0,09	0,10	0,09	0,08	0,10	0,11	0,11	0,07	0,09	0,07	0,23
Laufende Beiträge:												
der versicherungspflichtigen Mitglieder	4 363 477											
„ Eisenbahnverwaltung	2 180 094	22,79	23,80	23,91	24,80	25,05	25,18	25,84	26,61	[1] 27,36	27,69	92,50
„ nicht versicherungspflichtigen Mitglieder	28 552											
Ersatzleistungen der Eisenbahnverwaltung und anderer Dritter für gewährte Krankenunterstützung	197 554	0,53	0,60	0,59	0,61	0,57	0,50	0,57	0,64	0,79	0,83	2,78
Geldstrafen und sonstige Einnahmen	33 970	0,17	0,24	0,13	0,17	0,12	0,18	0,18	0,14	0,14	0,14	0,48
Summe der eigentlichen Einnahmen	7 104 888	24,66	25,89	25,83	26,80	27,06	27,18	27,79	28,66	29,59	29,93	100,00
Dazu nachrichtlich aus verkauften Wertpapieren, zurückgezogenen Bankeinlagen, aufgenommenen Darlehen u. s. w.	87 363	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Insgesamt	7 192 251	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

[1]) Bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes im Jahre 1900 durchschnittlich 21,44 ℳ und bei den sämtlichen Krankenkassen des Reichsgebietes überhaupt 17,22 ℳ. Die Gesamtleistungen der Arbeiter an Beiträgen und Eintrittsgeldern haben bei den Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes sich von 17,52 ℳ im Jahre 1890 auf 21,36 ℳ, bei allen Krankenkassen des Reichsgebietes überhaupt von 13,87 ℳ im Jahre 1890 auf 17,44 ℳ im Jahre 1900 erhöht.

Digitized by Google

Den Einkünften der Krankenkassen im Jahre 1901 von 7 104 888 ℳ stehen für das Jahr 1892 . . . . . 4 918 760 ℳ

1893	. . . . .	4 920 237 „
1894	. . . . .	4 941 373 „
1895	. . . . .	5 115 268 „
1896	. . . . .	5 328 568 „
1897	. . . . .	5 877 301 „
1898	. . . . .	6 462 172 „
1899	. . . . .	6 660 185 „
1900	. . . . .	6 867 772 „

Einnahmen gegenüber.

Die Einnahmen sind hiernach in den letzten Jahren im ganzen und, wie sich aus der Tabelle (S. 34) ergibt, auch im Durchschnitt für ein Mitglied stetig gestiegen. Die durchschnittliche Steigerung entfällt zum überwiegenden Teile auf die laufenden Beiträge der Mitglieder und der Eisenbahnverwaltung, eine Folge der Erhöhung des der Beitragsleistung zu Grunde gelegten Lohneinkommens der Mitglieder.

Wenn man die Gesamtlohnsumme, von der die satzungsmäßigen Beiträge zu den Krankenkassen geflossen sind, durch die Zahl der Kassenmitglieder teilt, so ergeben sich die in der nachstehenden Übersicht in der Spalte 2 enthaltenen Beträge:

1	2	3	4	5	6
Jahr	Jahresbetrag des im Durchschnitt für ein Mitglied veranlagten Lohnes ℳ	Jahr	Bis 1894 nach dem veranlagt gewesenen Lohne, sodann nach anderweiten Unterlagen hat der Jahresdurchschnittslohn betragen für Werkstättenarbeiter	für Betriebsarbeiter	Bemerkungen
1892	753,3	1892	950,3	701,3	Bei den Ermittlungen für die Spalte 4 sind die Werkstättenlehrlinge — gegenwärtig etwa 2450 — außer Betracht geblieben. Ihr Jahreslohn wird auf etwa 330 ℳ angenommen werden können. — Für die Jahre seit 1895 decken sich die Zahlen in der Spalte 2 und in den Spalten 4 und 5 insofern nicht, als in der Spalte 2 mit dem Kalenderjahr, in den Spalten 4 und 5 mit dem Etatsjahr (1. April bis 31. März) gerechnet ist.
1893	797,3	1893	1 032,1	733,4	
1894	799,6	1894	1 036,0	734,8	
1895	827,0	1895/96	1 059,4	760,0	
1896	836,5	1896/97	1 077,4	766,0	
1897	841,1	1897/98	1 098,2	793,9	
1898	862,3	1898/99	1 113,0	815,7	
1899	888,6	1899	1 127,8	839,0	
1900	913,3	1900	1 151,6	871,7	
1901	919,1	1901	1 136,7	882,1	

Digitized by Google

Infolge der beständigen Steigerung des durchschnittlich veranlagt gewesenen Jahreslohneinkommens ist die Einnahme der Krankenkassen aus den laufenden Beiträgen der Mitglieder und der Eisenbahnverwaltung im Berichtsjahr für ein Mitglied durchschnittlich um rund 5 ℳ höher als im Jahre 1892. Sie übersteigt für 1900, wie schon seit mehreren Jahren, die gleichartige Einnahme aller Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes um rund 6 ℳ und die sämtlicher Krankenkassen des Reichsgebietes um rund 10 ℳ. Der von den versicherungspflichtigen Mitgliedern aus ihren eigenen Mitteln zu leistende Beitrag — von Anfang an allgemein 2 Hundertstel des wirklichen Arbeitsverdienstes — belief sich im Durchschnitt für ein Mitglied

im Jahre	auf ℳ	im Jahre	auf ℳ
1892	15,08	1897	16,82
1893	15,95	1898	17,14
1894	15,99	1899	17,77
1895	16,55	1900	18,26
1896	16,73	1901	18,38

ist also, entsprechend der Erhöhung des veranlagten Lohneinkommens, von Jahr zu Jahr gestiegen.

Die Eisenbahnverwaltung leistete an Zuschüssen halb so viel wie die versicherungspflichtigen Mitglieder und bestritt außerdem die gesamten Kosten der Kassen- und Rechnungsführung, Aufwendungen, die im Berichtsjahr zusammen etwa 2 500 000 ℳ ausmachten.

An Zinsen sind auf je 100 ℳ des am Anfang des Jahres vorhandenen Vermögens durchschnittlich:

3,57 ℳ	im Jahre 1892	3,63 ℳ	im Jahre 1897
3,58 „	„ „ 1893	3,36 „	„ „ 1898
3,57 „	„ „ 1894	3,42 „	„ „ 1899
3,44 „	„ „ 1895	3,55 „	„ „ 1900 und
3,55 „	„ „ 1896	3,66 „	„ „ 1901,

im Durchschnitt der letzten 10 Jahre also 3,53 ℳ erzielt worden.

Eine Übersicht über die Einnahmen der einzelnen Eisenbahnbetriebskrankenkassen im Jahre 1901 ist als Anlage V (S. 66) beigefügt.

Die Jahresausgaben der Krankenkassen für das Jahr 1901 nebst vergleichenden Ziffern aus den Vorjahren sind in der nachstehenden Übersicht zusammengestellt:

Digitized by Google

Bezeichnung der Ausgaben[1])	Betrag 1901 ℳ	für ein Mitglied 1892 ℳ	1893 ℳ	1894 ℳ	1895 ℳ	1896 ℳ	1897 ℳ	1898 ℳ	1899 ℳ	1900 ℳ	1901 ℳ	In % zur Summe der eigentlichen Ausgaben 1901
für ärztliche Behandlung	1 580 109	6,22	6,35	6,34	6,56	6,38	6,17	6,09	6,48	6,64	6,66	23,47
„ Arzneien und sonstige Heilmittel:												
a) für Kassenmitglieder	530 836	2,61	2,57	2,38	2,51	2,29	2,25	2,11	2,35	2,38	2,24	7,89
b) für ihre Angehörigen	423 396	2,27	2,23	2,00	2,21	2,13	2,12	1,96	2,16	2,09	1,78	6,29
„ Krankengeld:												
a) an Kassenmitglieder	3 095 244											
b) an Angehörige von in Krankenanstalten untergebrachten Kassenmitgliedern	86 337	9,26	10,75	9,31	9,93	10,37	11,33	10,99	13,12	14,46	13,40	47,26
„ Wöchnerinnenunterstützung:												
a) für weibliche Mitglieder . . .	5 409											
b) für Ehefrauen von Mitgliedern .	17 115	0,43	0,42	0,32	0,19	0,14	0,17	0,17	0,15	0,13	0,09	0,33
„ Kur- und Verpflegungskosten an Krankenanstalten	384 289	0,96	1,05	1,01	1,12	1,10	1,19	1,31	1,43	1,56	1,62	5,71
„ Sterbegeld:												
a) beim Tode von Mitgliedern . . .	205 021	0,92	0,87	0,77	0,75	0,83	0,79	0,77	0,84	0,93	0,86	3,05
b) „ „ „ Angehörigen der Mitglieder	379 925	1,46	1,70	1,52	1,54	1,51	1,44	1,38	1,57	1,64	1,60	5,64
„ Ersatzleistungen für anderweit gewährte Unterstützungen	178	0,01	0,01	0,01	0,04	0,02	0,05	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00
„ Verwaltungskosten	18 213	0,13	0,26	0,10	0,19	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,03	0,27
„ sonstige Ausgaben	5 741	0,10	0,13	0,09	0,07	0,06	0,04	0,04	0,07	0,03	0,02	0,09
Summe der eigentlichen Ausgaben . .	6 731 813	24,37	26,34	23,85	25,11	24,89	25,61	24,89	28,24	29,93	28,36	100,00
dazu für Kapitalanlagen u. s. w.	243 638											
insgesamt	6 975 451											

Digitized by Google

Die eigentlichen Aufwendungen, d. s. alle Ausgaben der Kassen ohne die Kapitalanlagen, haben

im Jahre	1892	98,82 %
„ „	1893	101,70 „
„ „	1894	92,33 „
„ „	1895	93,67 „
„ „	1896	92,00 „
„ „	1897	94,21 „
„ „	1898	89,58 „
„ „	1899	98,52 „
„ „	1900	101,16 „
„ „	1901	94,75 „

der Gesamtsummen der Jahreseinnahmen (ohne die baren Kassenbestände am Jahresanfang und ohne die Erträge aus verkauften Wertpapieren und zurückgezogenen Bankanlagen) betragen. Die Einnahmen der Krankenkassen haben hiernach im Berichtsjahr zur Deckung der Ausgaben ausgereicht.

Wenn die Krankheitskosten, d. s. die Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel, an Krankengeld, Wöchnerinnenunterstützung, Sterbegeld, Kur- und Verpflegungskosten, auf ein Mitglied, einen Erkrankungsfall und einen Krankheitstag zurückgeführt werden, so ergeben sich:

im Jahre	bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen				bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes		
	überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1892	4 812 939	24,13	77,91	3,15	17,63	44,21	2,73
1893	4 929 802	25,94	74,30	3,19	19,20	41,99	2,67
1894	4 525 641	23,65	82,63	3,37	17,95	45,64	2,74
1895	4 742 543	24,85	80,94	3,44	18,51	44,23	2,70
1896	4 879 772	24,77	82,98	3,24	18,53	45,05	2,74
1897	5 514 528	25,50	78,77	3,17	19,30	45,35	2,77
1898	5 764 488	24,78	82,26	3,25	19,47	47,10	2,87
1899	6 530 189	28,10	78,60	3,26	21,15	45,87	2,86
1900	6 926 198	29,84	81,17	3,17	22,16	47,14	2,86
1901	6 707 859	28,26	82,26	3,23	—	—	—

Digitized by Google

Die Kosten der ärztlichen Behandlung der Kassenmitglieder und ihrer Familienangehörigen sind in den letzten Jahren gestiegen, und zwar von 6,09 ℳ für 1 Mitglied im Jahre 1898 auf 6,66 ℳ für 1 Mitglied im Jahre 1901.

Werden die Ausgaben für ärztliche Behandlung, welche die gesamten, den Aerzten auch für die Behandlung der erkrankten Familienangehörigen der Mitglieder, für die Entbindungen der Ehefrauen usw. gezahlten Vergütungen umfassen, auf je einen Krankheitstag der Kassenmitglieder zurückgeführt, so ergeben sich im Jahre 1901 0,76 ℳ gegen 0,71 ℳ im Jahre 1900, 0,76 ℳ im Jahre 1899 und 0,79 ℳ im Jahre 1898.

Auf je ein Kassenmitglied zurückgeführt, haben die Aufwendungen für ärztliche Behandlung betragen:

im Jahre	bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen ℳ	bei allen Betriebskrankenkassen des Reiches ℳ
1892	6,22	4,23
1893	6,35	4,40
1894	6,34	4,34
1895	6,56	4,40
1896	6,38	4,47
1897	6,17	4,56
1898	6,08	4,69
1899	6,48	4,90
1900	6,64	5,03
1901	6,66	—

Bei dieser Vergleichung ist in Betracht zu ziehen, daß die Eisenbahnkrankenkassen sich über langgestreckte Bezirke ausdehnen und daher die ärztliche Behandlung, obgleich den Kassenärzten bei ihren Berufsreisen freie Eisenbahnfahrt von der Eisenbahnverwaltung bewilligt ist, vielfach zeitraubend und kostspielig ist, und daß außerdem bei allen Eisenbahnkrankenkassen auch die Familienangehörigen der Kassenmitglieder freie ärztliche Behandlung auf Kosten dieser Kassen genießen, während die überwiegende Mehrzahl aller Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes die ärztliche Behandlung nur den erkrankten Kassenmitgliedern selbst gewährt.

Die Ausgaben an Krankengeld sind in folgender Tabelle verzeichnet:

Digitized by Google

Im Jahre	überhaupt	durchschnittlich für		
		ein Mitglied	einen Erkrankungsfall	einen Krankheitstag
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1892 . . .	1 846 402	9,26	29,89	1,32
1893 . . .	2 042 111	10,75	30,78	1,32
1894 . . .	1 781 322	9,31	32,53	1,33
1895 . . .	1 894 581	9,93	32,33	1,38
1896 . . .	2 042 252	10,37	34,73	1,36
1897 . . .	2 450 327	11,33	35,00	1,41
1898 . . .	2 556 602	10,99	36,48	1,44
1899 . . .	3 049 574	13,12	36,70	1,52
1900 . . .	3 356 782	14,46	39,34	[1] 1,54
1901 . . .	3 181 581	13,40	39,01	1,53

Die Aufwendungen an Krankengeld sind trotz der Erhöhung des veranlagten Lohneinkommens der Kassenmitglieder gegen das Vorjahr etwas zurückgegangen. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß einzelne Kassen wegen der an sie herangetretenen großen Anforderungen genötigt waren, den Krankengeldsatz herabzusetzen.

Wenn im Jahre 1901 für jeden Krankheitstag derselbe Krankengeldsatz, der im Jahre 1892 (1,32 ℳ) gezahlt ist, gewährt worden wäre, so hätte die Ausgabe an Krankengeld rund 444 000 ℳ weniger betragen.

Die Wöchnerinnenunterstützungen haben bis zum Jahre 1893 erheblichere Ausgaben verursacht, weil die früheren Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen nicht nur den weiblichen Kassenmitgliedern, sondern teilweise auch den Ehefrauen von Kassenmitgliedern bei der Niederkunft eine Unterstützung gewährten. Von den im Jahre 1895 errichteten Betriebskrankenkassen ist letztere Vergünstigung meistenteils fallen gelassen. Von den 21 Betriebskrankenkassen zahlten im Jahre 1897 nur 4, in den Jahren 1898 und 1899 nur 3, im Jahre 1900 nur 2 und im Jahre 1901 nur 1 Wöchnerinnenunterstützung an Ehefrauen von Kassenmitgliedern. Aus diesem Grunde sind die Ausgaben für Wöchnerinnenunterstützung seit dem Jahre 1895 nach und nach gesunken.

[1]) Bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes 1,15 ℳ im Jahre 1892, 1,16 ℳ im Jahre 1893, 1,15 ℳ im Jahre 1894, je 1,16 ℳ in den Jahren 1895 und 1896, 1,15 ℳ im Jahre 1897, 1,22 ℳ im Jahre 1898, 1,26 ℳ im Jahre 1899 und 1,28 ℳ im Jahre 1900.

Digitized by Google

Die Kosten der Kur und Verpflegung solcher erkrankter Kassenmitglieder, die zur besseren Pflege und rascheren sowie nachhaltigeren Genesung und Heilung in Krankenhäusern oder anderen Heilanstalten untergebracht gewesen sind, haben sich im Jahre 1901 gegenüber den Vorjahren sowohl im ganzen als auch im Durchschnitt für ein Mitglied weiterhin erhöht.

An Sterbegeldern bei Todesfällen unter den Kassenmitgliedern und in den Familien der Mitglieder sind 461 702 ℳ im Jahre 1896, 480 184 ℳ im Jahre 1897, 500 334 ℳ im Jahre 1898, 559 982 ℳ im Jahre 1899, 597 444 ℳ im Jahre 1900 und 584 946 ℳ im Jahre 1901 aufgewendet worden. Der Minderaufwand gegenüber dem Vorjahr ist in der Hauptsache eine Folge der Abnahme der Sterblichkeitsziffer.

Durchschnittlich kamen:

im Jahre	beim Tode von Kassenmitgliedern		beim Tode von Angehörigen der Kassenmitglieder	
	bei insgesamt Sterbefällen	auf einen Sterbefall ℳ	bei insgesamt Sterbefällen	auf einen Sterbefall ℳ
1892 . . .	2 333	78,40	12 716	23,00
1893 . . .	2 233	74,20	12 717	25,40
1894 . . .	1 975	74,58	11 588	25,16
1895 . . .	1 894	76,06	11 584	25,31
1896 . . .	2 074	79,23	11 405	26,07
1897 . . .	2 065	82,25	11 551	26,37
1898 . . .	2 079	86,59	11 776	27,19
1899 . . .	2 130	91,32	12 470	29,31
1900 . . .	2 235	96,30	12 761	29,95
1901 . . .	2 128	96,34	12 346	30,77

In Wirklichkeit stellten sich die Durchschnittsbeträge des gezahlten Sterbegeldes noch etwas höher, weil in der Zahl der Verstorbenen auch die durch Unfälle Getöteten mit berücksichtigt sind, deren Hinterbliebene aber das Sterbegeld in Höhe der nach dem Unfallversicherungsgesetz zu vergütenden Sätze aus dem Eisenbahnbetriebsfonds gezahlt erhalten haben.

Seit dem 1. Januar 1893, dem Tage des Inkrafttretens der Novelle zum Krankenversicherungsgesetz vom 10. April 1892, beträgt das Sterbegeld nicht mehr das Mehrfache des ortsüblichen Tagelohnsatzes, sondern das Mehrfache des zur Krankenkasse veranlagten Tagesverdienstes. Hierauf, in Verbindung mit der Erhöhung des Lohneinkommens, ist die

Digitized by Google

in den letzten Jahren eingetretene Steigerung des Sterbegeldes zurückzuführen. Im Berichtsjahr betrug das Sterbegeld bei 9 Kassen das 30fache, bei einer Kasse das 32fache, bei 3 Kassen das 35fache, bei einer Kasse das 36fache und bei 7 Kassen das 40fache des erwähnten Verdienstes. Die Ausgabe an Sterbegeld für Todesfälle bei Angehörigen von Kassenmitgliedern übersteigt erheblich (um 174 904 ℳ) die Ausgabe an Sterbegeld für Todesfälle bei Kassenmitgliedern.

Da die Eisenbahnverwaltung die Kosten der gesamten Rechnungs- und Kassenführung satzungsmäßig bestreitet, so sind die den Krankenkassen zur Last fallenden Verwaltungskosten (Entschädigungen der Vertreter der Kassenmitglieder für entgangenen Arbeitsverdienst und für Auslagen bei Reisen in Angelegenheiten der Krankenkassen, Kosten einzelner Drucksachen und dgl.) gering. Die sonstigen Ausgaben (zurückerstattete Beiträge und Eintrittsgelder und dergl.) sind ebenfalls nicht beträchtlich.

Die Anlagen VI und VII (S. 68 ff.) gewähren einen Überblick über die Leistungen und Ausgaben sowie über die Vermögenslage der sämtlichen Eisenbahnbetriebskrankenkassen.

Die Entwicklung des Gesamtvermögens der Eisenbahnbetriebskrankenkassen innerhalb der letzten 10 Jahre wird durch die nachfolgende Zusammenstellung veranschaulicht:

	Gesamtvermögen	
am	Betrag ℳ	durchschnittlich für ein Mitglied ℳ
1. Januar 1892 . . .	5 999 728	28,65
1. „ 1893 . . .	6 078 806	30,48
1. „ 1894 . . .	5 978 103	31,46
1. „ 1895 . . .	6 356 392	33,32
1. „ 1896 . . .	6 750 999	35,37
1. „ 1897 . . .	7 221 285	36,67
1. „ 1898 . . .	7 564 856	34,98
1. „ 1899 . . .	8 138 500	34,99
1. „ 1900 . . .	7 907 343	34,20
1. „ 1901 . . .	7 779 806	33,52
1. „ 1902 . . .	8 402 150	35,40

Die Steigerung des Vermögens ist darauf zurückzuführen, daß die Wertpapiere, die nach der Bestimmung des Bundesrats nicht mehr, wie

Digitized by Google

früher, nach dem Ankaufswerte, sondern nach dem Kurswert am Jahresschluß eingestellt werden, im Kurswert gestiegen sind.

* * *

Im Jahre 1901 waren die Eisenbahnbauarbeiter, ebenso wie in den früheren Jahren nur zum Teil bei besonders errichteten Eisenbahnbaukrankenkassen versichert. Bei den Bauausführungen von geringerem Umfange und von kürzerer Dauer ist von der Errichtung besonderer Kassen mehrfach abgesehen und der Krankenversicherungspflicht durch Beteiligung bei Orts- und anderen Krankenkassen und der Gemeindekrankenversicherung genügt worden.

Es sind 18 Eisenbahnbaukrankenkassen in Wirksamkeit gewesen; 14 Kassen bestanden bereits zu Anfang des Jahres, 4 Kassen wurden neu errichtet und 6 Kassen nach beendeter Bautätigkeit wieder geschlossen. Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbaukrankenkassen ist bereits im Eingang des Abschnitts 2 (S. 30) mit angegeben worden.

An Erkrankungsfällen und Krankheitstagen wurden bei den Eisenbahnbaukrankenkassen gezählt:

im Jahre	Erkrankungsfälle		Krankheitstage		
	überhaupt	auf ein Mitglied	überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall
1892	5 858	0,57	105 099	10,20	17,94
1893	4 784	0,56	79 835	9,30	16,69
1894	5 084	0,58	79 648	9,21	15,82
1895	2 840	0,55	48 893	9,46	17,22
1896	2 465	0,50	37 189	7,58	15,09
1897	2 173	0,46	36 145	7,66	16,63
1898	1 681	0,40	28 988	6,96	17,24
1899	2 014	0,48	28 268	6,82	14,04
1900 [1]	2 129	0,49	28 416	6,58	13,35
1901	2 256	0,57	35 067	8,87	15,54

[1] Bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebietes kamen durchschnittlich im Jahre 1900 auf ein Mitglied 0,57 Erkrankungsfälle, 7,94 Krankheitstage, auf einen Erkrankungsfall 13,9 Krankheitstage; im Jahre 1899 auf ein Mitglied 0,58 Erkrankungsfälle, 8,11 Krankheitstage, auf einen Erkrankungsfall 14,1 Krankheitstage; im Jahre 1898 auf ein Mitglied 0,54 Erkrankungsfälle, 8,53 Krankheitstage, auf einen Erkrankungsfall 15,8 Krankheitstage; im Jahre 1897 auf ein Mitglied 0,52 Erkrankungsfälle, 8,44 Krankheitstage, auf einen Erkrankungsfall 16,1 Krankheitstage.

Digitized by Google

Bei den Baukrankenkassen ist hiernach im Berichtsjahr die Zahl der Erkrankungsfälle und der Krankheitstage sowohl für sich als auch für ein Mitglied, die der Krankheitstage auch auf einen Erkrankungsfall gerechnet, gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Die Zahl der Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern belief sich im Berichtsjahr auf 29 gegen 39 im Jahre 1900, oder durchschnittlich für je 100 Kassenmitglieder im Berichtsjahr auf 0,73 gegen 0,90 im Jahre 1900.

Die Einnahmen der Baukrankenkassen haben betragen:

Bezeichnung der Einnahme	Betrag 1901	durchschnittlich auf ein Mitglied									
		1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Bestände aus dem Vorjahr	30 901	3,29	2,71	2,06	3,25	4,48	4,26	5,13	5,30	4,74	7,32
Zinsen d. Bestände usw.	1 344	0,03	0,02	0,02	0,05	0,07	0,12	0,14	0,24	0,21	0,34
Laufende Beiträge der Mitglieder, Bauverwaltung und Unternehmer	84 041	20,91	20,17	21,50	22,95	20,81	18,73	19,86	20,67	21,34	21,27
Außerordentliche Zuschüsse, sowie Vorschüsse der Bauverwaltung und Unternehmer	1 471	1,51	0,77	0,40	0,69	1,24	1,59	0,76	0,13	1,26	0,37
Ersatzleistungen für gewährte Unterstützungen	91	0,32	0,30	0,27	0,31	0,14	0,10	0,27	0,18	0,11	0,03
Geldstrafen und andere Einnahmen	2 608	0,15	0,24	1,08	1,11	0,09	0,07	0,15	0,44	0,17	0,06
insgesamt	120 456	26,21	24,51	25,33	28,36	26,83	24,87	26,31	26,96	27,86	30,49
dagegen im Jahre 1892	270 059										
1893	210 505										
1894	219 163										
1895	147 571										
1896	131 722										
1897	117 349										
1898	109 593										
1899	111 947										
1900	120 328										

Digitized by Google

Der für ein Mitglied zu den Baukrankenkassen zu entrichtende Beitrag betrug mit geringer Ausnahme 3 Hundertstel des durchschnittlichen oder wirklichen Arbeitsverdienstes der Kassenmitglieder.

An Ausgaben hatten die Baukrankenkassen im Jahre 1901 wie nachstehend ersichtlich zu leisten:

Bezeichnung der Ausgaben	Betrag	durchschnittlich auf ein Mitglied		auf ein Mitglied in den Jahren			
		überhaupt	gegenüber den Eisenbahnbetriebskrankenkassen				
	ℳ	ℳ	+ ℳ −	1897 ℳ	1898 ℳ	1899 ℳ	1900 ℳ
für ärztliche Behandlung . .	16 326	4,13	— 2,53	4,02	4,34	4,25	3,65
„ Arznei und sonstige Heilmittel	7 478	1,89	— 2,13	2,20	1,70	2,11	1,76
„ Krankengeld	25 951	6,57	— 6,83	6,24	5,34	6,02	6,13
„ Wöchnerinnenunterstützung	20	0,00	— 0,09	0,01	0,01	0,04	—
„ Kur und Verpflegung in Krankenanstalten und Lazaretten	28 610	7,24	+ 5,69	4,50	4,09	3,44	5,04
„ Sterbegeld	1 029	0,26	— 2,30	0,35	0,41	0,44	0,39
„ Ersatzleistungen für anderweit gewährte Unterstützungen	156	0,04	+ 0,03	0,03	0,04	0,06	0,03
„ Verwaltungskosten:							
persönliche	764	0,19	+ 0,58	0,09	0,12	0,25	0,33
sächliche	1 841	0,47		0,15	0,12	0,16	0,31
„ sonstige Kosten, insbesondere Unterstützungen nach Vollendung der Bauten	1 172	0,30	+ 0,28	0,41	0,52	0,57	0,52
insgesamt	83 347	21,09	— 7,27	18,00	16,59	17,34	18,16
dagegen im Jahre 1892	235 870						
1893	185 356						
1894	191 547						
1895	126 116						
1896	94 970						
1897	84 869						
1898	69 089						
1899	71 992						
1900	78 428						

Digitized by Google

Die Ausgaben haben sich danach, im Durchschnitt auf ein Kassenmitglied berechnet, niedriger gestellt, als die Aufwendungen bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen — 21,09 ℳ gegen 28,36 ℳ —. Es erklärt sich dies daraus, daß sich bei den Baukrankenkassen die satzungsmäßigen Leistungen mit den gesetzlichen Mindestleistungen decken, insbesondere die Krankenfürsorge sich auf die Dauer von 13 Wochen beschränkt und nicht auch auf die Familienangehörigen der Kassenmitglieder erstreckt. Die verhältnismäßig hohen Aufwendungen für Kur und Verpflegung in Krankenanstalten (durchschnittlich 5,62 ℳ für ein Mitglied) gegenüber den gleichartigen Aufwendungen der Betriebskrankenkassen (1,62 ℳ) sind auf die besonderen Schwierigkeiten bei der Durchführung der Krankenfürsorge für die Bauarbeiter zurückzuführen. Im Vergleich mit anderen Baukrankenkassen ist ein auffälliger Mehraufwand bei den Eisenbahnbaukrankenkassen nicht hervorgetreten.

Bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebiets kamen durchschnittlich:

im Jahre	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag
	ℳ	ℳ	ℳ
1892	19,29	41,69	2,50
1893	21,80	39,18	2,52
1894	22,76	41,78	2,62
1895	23,97	44,01	2,44
1896	21,20	38,97	2,42
1897	20,74	39,58	2,46
1898	22,27	41,21	2,61
1899	20,44	35,57	2,52
1900	21,47	37,67	2,70

Demgegenüber stellten sich die Krankheitskosten bei den Eisenbahnbaukrankenkassen, wie auf S. 47 angegeben ist.

Es ist danach gegenüber dem Vorjahr eine bemerkenswerte Steigerung der Krankheitskosten zu verzeichnen, die insbesondere auf den Mehraufwand für ärztliche Behandlung, an Krankengeld und für Kur- und Verpflegung in Krankenanstalten zurückzuführen ist.

Nennenswertes Vermögen pflegen die Baukrankenkassen bei der kurzen Dauer ihres Bestehens nicht anzusammeln. Die Erzielung von Überschüssen würde auch nicht gerechtfertigt sein, weil die bei der Schließung von Baukrankenkassen verbliebenen Rücklagen, soweit sie

Digitized by Google

Krankheitskosten bei den Eisenbahnbaukrankenkassen im Jahre	auf ein Mitglied ℳ	auf einen Erkrankungsfall ℳ	auf einen Krankheitstag ℳ
1892	22,16	38,97	2,17
1893	20,38	36,59	2,19
1894	21,17	36,38	2,29
1895	22,32	41,30	2,43
1896	18,85	37,55	2,49
1897	17,35	37,66	2,26
1898	15,83	39,21	2,27
1899	16,36	33,71	2,40
1900	17,00	34,19	2,53
1901	20,13	35,27	2,37

(Zu S. 46 gehörig.)

nicht zu Unterstützungen Verwendung finden, anderen Krankenkassen zufließen, deren Mitglieder an der Ansammlung des Vermögens in der Regel nicht mitgewirkt haben. Am Schluß des Jahres 1901 waren bei allen Baukrankenkassen der Staatseisenbahnverwaltung zusammen etwa 61 000 ℳ Vermögensbestände vorhanden, während sich die Bestände am Schluß des Jahres 1900 auf 56 000 ℳ beliefen.

3. Unfallversicherung.

Für die Darstellung der Ergebnisse der Unfallversicherung im Jahre 1901 sind als Unterlagen die Nachweisungen benutzt worden, die die Eisenbahndirektionen als staatliche Ausführungsbehörden im Sinne des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900, über dessen Durchführung im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in der vorjährigen Abhandlung[1]) näheres mitgeteilt worden ist, dem Reichsversicherungsamt einreichen. Nach diesen Nachweisungen hat die Zahl der versicherungspflichtigen Personen bei der Staatseisenbahnverwaltung durchschnittlich täglich im Jahre 1901 225 046 gegenüber 224 128 im Jahre 1900 betragen. Es sind dies alle im äußeren Bahn- und Werkstättenbetrieb, sowie alle unmittelbar von der Eisenbahnverwaltung bei den für Staatsrechnung ausgeführten Neu-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten beschäftigt gewesenen Personen. Die Durchschnittszahl der unfall-

[1]) Archiv 1902 S. 58.

Digitized by Google

versicherungspflichtigen Personen ist etwas geringer als die durchschnittliche Mitgliederzahl bei der Pensionskasse und bei den Krankenkassen, weil die Versicherung nach dem Unfallversicherungsgesetz sich nicht genau mit der Versicherung nach dem Kranken- und Invalidenversicherungsgesetz deckt. Den Kassen gehört ein Teil der lediglich vorübergehend beschäftigten unfallversicherungspflichtigen Personen nicht an, während von der Unfallversicherung die den Kassen zugeteilten Arbeiter des inneren Dienstes, insbesondere des Bureaudienstes, ausgeschlossen sind.

Zum Beginn des Jahres 1901 standen 13 112 Entschädigungen gegenüber 12 102 beim Beginn des Jahres 1900 zur Zahlung. Aus Veranlassung von 1 870 Verletzungen und Todesfällen sind im Jahre 1901 Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze gegen 1 797 im Jahre 1900 festgesetzt worden. Unter den im Jahre 1901 verletzten und getöteten Personen befanden sich 22 erwachsene weibliche Personen und 1 männliche jugendliche Person unter 16 Jahren.

Über die Folgen der Unfälle in dem Jahre 1901 und vergleichsweise in den voraufgegangenen Jahren gibt die nachstehende Übersicht Auskunft:

Folgen der Verunglückungen	Zahl der Verunglückungen im Jahre	Auf je 100 Verunglückungen entfallen durchschnittlich im Jahre									
	1901	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit[1] . .	468	10,4	13,0	11,80	17,13	13,80	20,70	19,60	21,62	23,21	25,03
Dauernde teilweise Erwerbsunfähigkeit . . .	915	53,5	53,0	52,30	50,28	54,90	48,90	49,60	49,88	47,91	48,93
Dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit . . .	154	14,9	14,4	15,0	14,83	10,90	10,40	8,30	9,58	9,13	8,23
Tod	333	21,2	19,6	20,9	17,76	20,40	20,00	22,50	18,92	19,75	17,81
zusammen . .	1 870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nach dieser Übersicht ist die Zahl der Verletzungen mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit erfreulicherweise in den letzten Jahren

[1] Hinsichtlich der Gesichtspunkte, die bei der Einteilung der Verunglückungen auf die verschiedenen Arten leitend gewesen sind, wird auf die Anmerkung S. 1000 im Archiv für Eisenbahnwesen des Jahrgangs 1890 verwiesen.

Digitized by Google

ziemlich gering gewesen. Mehr als zwei Drittel aller Verunglückungen hatten nur eine vorübergehende oder dauernde teilweise Erwerbsunfähigkeit zur Folge.

Die nachstehende Tabelle bietet einen Überblick über die durchschnittliche Größe der Unfallgefahr des Eisenbahnarbeiterpersonals in den verschiedenen Jahren:

Es entfielen auf Verletzungen	Anzahl der Verletzungen	auf je 1000 versicherte Personen									
	1901	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
mit vorübergehender Erwerbsunfähigkeit	468	0,76	0,94	0,84	1,14	1,00	1,48	1,17	1,68	1,86	2,08
mit dauernder teilweiser Erwerbsunfähigkeit	915	3,88	3,84	3,71	3,56	3,97	3,51	3,68	3,87	3,84	4,06
mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit	154	1,08	1,05	1,06	0,99	0,79	0,75	0,62	0,75	0,73	0,68
mit tödlichem Ausgang	333	1,54	1,42	1,48	1,19	1,47	1,48	1,67	1,47	1,58	1,48
zusammen . . .	1 870	7,26	7,25	7,09	6,68	7,23	7,17	7,44	7,77	8,01	8,30

Auch bei der Aufstellung dieser Tafel sind die von den versicherten Arbeitern erlittenen Verunglückungen in dem Jahre berücksichtigt, in dem aus ihrem Anlaß die Unfallentschädigungen zuerst festgesetzt sind. Auf diesen Umstand muß bei Vergleichungen mit den Unfallziffern der einzelnen Jahre um so mehr Rücksicht genommen werden, als die Entschädigungen nicht selten erst geraume Zeit nach dem Ereignis endgültig festgesetzt werden können.

Die Zahl der entschädigungsberechtigten Hinterbliebenen getöteter Arbeiter, für die Entschädigungen festgesetzt worden sind, hat betragen und zwar:

im Jahre	Witwen	Waisen	Aszendenten	im Jahre	Witwen	Waisen	Aszendenten
1892	204	384	16	1897	233	435	16
1893	209	413	15	1898	249	508	42
1894	226	411	11	1899	226	418	25
1895	201	438	10	1900	280	514	22
1896	219	418	11	1901	240	447	31

Digitized by Google

Von je 100 der Getöteten hinterließen im Jahre 1901 rund 72 eine Witwe gegen 78 im Jahre 1900.

Während die durchschnittliche Anzahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle auf je 1000 versicherte Personen im Jahre 1899 7,77 und im Jahre 1900 8,01 betrug, stellte sich die Durchschnittsziffer bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamts an den Reichstag insgesamt auf 7,39 im Jahre 1899 und auf 7,46 im Jahre 1900. Die Durchschnittsziffer ist danach bei der Staatseisenbahnverwaltung zwar höher, bleibt aber hinter der bei einer größeren Anzahl gewerblicher Genossenschaften erreichten Zahl zurück. So hatten beispielsweise von den bedeutenderen Berufsgenossenschaften eine höhere Durchschnittsziffer:

Berufsgenossenschaft	Verletzte und Getötete auf je 1000 Versicherte								
	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Nordwestliche Eisen- und Stahl-	7,92	8,64	9,20	8,34	9,34	9,20	9,13	10,13	10,08
Norddeutsche Holz- . .	9,40	9,33	10,32	10,88	11,31	11,01	11,43	12,17	11,73
Müllerei-	8,15	10,41	9,76	9,78	11,10	11,77	13,27	14,30	13,70
Speditions-, Speicherei- und Kellerei- . . .	10,31	11,02	10,97	11,07	13,53	12,35	12,19	13,95	14,15
Fuhrwerks-	10,16	13,31	13,76	12,42	15,32	17,51	17,81	15,87	14,81
Knappschafts-	9,85	10,60	11,20	11,36	12,06	12,09	12,77	12,10	12,19
Rheinisch-Westfälische Hütten- u. Walzwerk-	9,84	9,84	9,86	9,50	10,13	10,25	10,92	12,03	12,32
Brauerei- und Mälzerei-	13,45	14,36	12,30	11,53	11,97	12,01	12,11	12,31	13,67

Die Zahl der Verletzungen und der Todesfälle von Eisenbahnarbeitern, über die nach den Vorschriften der Unfallversicherungsgesetze eine Unfallanzeige erstattet worden ist, ohne Rücksicht darauf, ob Unfallentschädigungen zu zahlen waren oder nicht, ist aus nebenstehender Tabelle auf S. 51 ersichtlich.

Nach den Unfallversicherungsgesetzen ist eine Unfallanzeige zu erstatten, wenn der Unfall eine völlige oder teilweise Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen oder den Tod zur Folge hat. Die Zahl dieser Unfälle ist hiernach von Jahr zu Jahr gestiegen. Das Anwachsen erklärt

Digitized by Google

Zahl der Unfallanzeigen im Jahre	überhaupt	durchschnittlich auf 1000 Versicherte
1892	8 084	42,78
1893	8 631	46,60
1894	8 543	45,85
1895	8 503	45,05
1896	10 281	52,42
1897	12 768	59,45
1898	13 883	61,33
1899	14 587	65,03
1900	14 562	64,97
1901	15 312	68,03

(Zu S. 50 gehörig.)

sich teils aus der größeren Betriebsleistung der Staatseisenbahnverwaltung (auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfielen 1892/93 14 186 Lokomotivkilometer und 353 559 Wagenachskilometer, 1901 dagegen 16 801 Lokomotivkilometer und 413 399 Wagenachskilometer), teils daraus, daß bei der Anmeldung an sich geringfügiger Verletzungen durch die Dienststellen infolge der Anweisungen der Ausführungsbehörden mit größerer Peinlichkeit verfahren wird.

Dagegen ist ungeachtet des beständigen Anwachsens der Betriebsleistung die Zahl der schwereren Unfälle, d. h. solcher, auf Grund deren eine Unfallentschädigung beansprucht werden konnte, seit 1892 fast unverändert geblieben, (1892 7,26, 1899 7,77, 1901 8,30 auf 1000 versicherte Personen), und die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle im Vergleich zu den überhaupt gemeldeten Unfällen gesunken. Auf je 1000 der Unfallmeldungen zurückgeführt betrug die Zahl der Entschädigungsbewilligungen im Jahre 1901 rund 122, 1900 : 123, 1892 : 169.

Unter den entschädigungspflichtigen Unfällen überwiegen wiederum in steigendem Maße die Verletzungen, die nur in beschränktem Umfange die Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt haben. Es hatten zur Folge von sämtlichen entschädigungspflichtigen Unfällen:

dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit oder Tod:

1892 .	36,1 %	1897 .	30,4 %
1893 .	34,0 „	1898 .	30,8 „
1894 .	35,9 „	1899 .	28,5 „
1895 .	32,6 „	1900 .	28,8 „
1896 .	31,2 „	1901 .	26,0 „ .

Digitized by Google

Bei welchen Beschäftigungsarten die in den Jahren 1894 bis 1899 hinzugetretenen entschädigten Unfälle sich ereignet haben, läßt die folgende Zusammenstellung erkennen:

Gegenstände und Vorgänge, bei denen sich die Unfälle ereigneten	Zahl der Tötungen und Verletzungen							
	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Motoren, Transmissionen, Arbeitsmaschinen	45	35	37	28	44	43	49	39
Fahrstühle, Aufzüge, Krahne, Hebezeuge	15	14	14	6	12	13	26	19
Dampfkessel, Spreng- oder feuergefährliche Stoffe u. dergl.	15	12	26	19	19	9	4	23
Zusammenbruch, Herab- und Umfallen von Gegenständen	71	68	80	82	89	94	79	129
Fall von Leitern, Treppen u. s. w.	167	184	205	234	265	253	273	303
Auf- und Abladen, Heben, Tragen von Lasten . . .	176	183	261	237	258	248	287	287
Überfahren durch Fuhrwerke	18	21	8	33	3	13	11	10
Im Eisenbahnbetrieb (Überfahren u. s. w.)	584	553	503	630	726	765	774	739
Handwerkszeug (einfache Geräte)	121	96	98	106	122	114	131	145
Sonstige Gegenstände und Vorgänge	110	95	187	164	147	192	163	176
zusammen . . .	1 322	1 261	1 419	1 539	1 685	1 744	1 797	1 870

In der Übersicht auf den S. 54/55 sind die einzelnen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleisteten Ausgaben zusammengestellt und gleichzeitig die durchschnittlichen Aufwendungen für je einen der beteiligten Empfangsberechtigten eingestellt.

Sämtliche Ausgaben umfassen nur solche Entschädigungsbeträge, die, abgesehen von den Entschädigungen aus Anlaß tödlicher Unfälle, nach Ablauf der ersten dreizehn Wochen nach dem Unfall entstanden sind; insbesondere sind bei den Heilungskosten auch die Krankengeldzuschüsse außer Betracht geblieben, die den Verletzten vom Beginn der fünften Woche nach dem Eintritt des Unfalles ab bis nach Ablauf der dreizehnten Woche von der Eisenbahnverwaltung in solchen Fällen, in denen

Digitized by Google

die Krankenkassen weniger als zwei Drittel des Arbeitsverdienstes als Krankengeld zahlen, zu gewähren sind. Solche Mehrbeträge fallen bei den gewerblichen Betrieben nicht den Berufsgenossenschaften, sondern den Arbeitgebern unmittelbar zur Last und erscheinen daher in den vom Reichsversicherungsamt veröffentlichten Rechnungsübersichten der Berufsgenossenschaften ebenfalls nicht.

Nach dieser Übersicht hat die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1901 für 22 536 verletzte Arbeiter, Witwen, Waisen, Aszendenten getöteter Arbeiter Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleistet. Die Ausgaben sind, da der Abgang der aus den früheren Jahren herrührenden Verpflichtungen hinter dem Zugange an neuen Verpflichtungen erheblich zurückbleibt, in steter Steigerung begriffen. Sie waren im Jahre 1901 um 337 773 ℳ höher als im Jahre 1900. Von dieser Mehrausgabe entfallen allein auf die Renten der Verletzten rund 262 307 ℳ. Die bei den einzelnen Ausgabeposten eingetragenen Durchschnittsaufwendungen für eine jede der Personen, denen Unfallentschädigungen gewährt sind, können nur ungefähr einen Anhalt für die Höhe der Durchschnittsbezüge eines Empfangsberechtigten geben, namentlich an Renten, weil der Zugang an neuen Empfängern den Abgang von Empfängern noch erheblich übersteigt, mithin eine große Anzahl von Personen nur für einen Teil des Jahres Rente bezogen hat. Hieraus, überwiegend aber aus dem weiteren Umstande, daß der Zugang an Leichtverletzten und daher nur teilweise Erwerbsunfähigen weit größer ist als der Zugang an völlig Erwerbsunfähigen, ist es zu erklären, daß die Durchschnittsrente eines Verletzten trotz des anhaltenden Steigens der Löhne sich nicht wesentlich erhöht hat. Die Renten der Witwen und der Kinder Getöteter zeigen infolge der allgemeinen Erhöhung des Diensteinkommens eine Steigerung, obwohl auch hier der Zugang an neuen Empfängern größer ist, als der Abgang von Empfängern. Eine ansehnliche Höhe erreichen die Abfindungssummen rentenberechtigter Witwen bei ihrer Wiederverheiratung, die in einzelnen Jahren im Durchschnitt fast den Betrag von 500 ℳ erreicht haben.

Soweit nach dem Gewerbeunfallversicherungsgesetz die Berufsgenossenschaften berechtigt sind, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus Zahlungen zu leisten, sind auch die Eisenbahndirektionen als Ausführungsbehörden ermächtigt worden, hiervon Gebrauch zu machen. So sind auf Grund des § 9 Abs. 5 des Gesetzes 3 940 ℳ, § 16 Abs. 3 102 ℳ, § 22 Abs. 4 348 ℳ, § 93 Abs. 4 90 ℳ gezahlt worden.

Dem Anwachsen der Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze steht eine Verminderung der Verpflichtungen gegenüber,

(Fortsetzung des Textes S. 74.)

Digitized by Google

Bezeichnung der Ausgaben[1]	Zahl der Personen, an oder für die Zahlungen zu leisten waren im Jahre 1901	überhaupt im Jahre 1901 ℳ
A. Erwerbsunfähigkeit:		
1. Kosten des Heilverfahrens	1 852	117 180
2. Renten der Verletzten	11 332	2 975 211
3. Abfindungen an Ausländer	—	—
4. Abfindungen auf Grund des § 95 G.-U.-V.G.	12	7 451
B. Todesfälle:		
5. Beerdigungskosten	370	23 116
6. Renten der Witwen Getöteter	2 902	449 665
7. Abfindungen bei der Wiederverheiratung von Witwen	76	39 290
8. Renten der Kinder Getöteter	4 358	487 200
9. „ „ Aszendenten	232	35 640
C. Unterbringung in Krankenanstalten:		
10. Renten der Ehefrauen der in Krankenhäusern untergebrachten Verletzten	299	8 410
11. desgl. der Kinder	592	13 954
12. „ „ Aszendenten	11	693
13. Kur- u. Verpflegungskosten in Krankenanstalten	500	67 943
zusammen	22 536	4 225 753
Ausserdem:		
14. besondere Kosten der Fürsorge für die Verletzten während der ersten dreizehn Wochen	—	412
15. Kosten der Unfalluntersuchung, der Schiedsgerichte u. dergl.		21 461
zusammen im Jahre 1901	—	4 247 626

[1] Vergl. S. 52.

Digitized by Google

Betrag der Ausgaben auf je eine der in Spalte 2 bezeichneten Personen									
1892 ℳ	1893 ℳ	1894 ℳ	1895 ℳ	1896 ℳ	1897 ℳ	1898 ℳ	1899 ℳ	1900 ℳ	1901 ℳ
64,43	62,93	65,48	51,52	55,25	53,16	54,44	54,29	61,66	63,27
262,68	264,88	260,67	260,77	258,12	259,36	254,53	256,83	258,52	262,54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	620,91
49,36	49,94	49,13	49,08	46,11	48,50	50,36	51,81	55,40	62,47
138,77	144,65	143,80	147,61	145,90	148,65	156,25	153,00	158,72	154,95
433,55	488,57	422,90	461,52	498,44	449,04	492,66	484,64	499,88	516,97
98,72	103,15	103,08	102,29	108,00	105,43	104,26	106,27	108,14	111,79
144,36	135,53	135,26	134,54	142,10	133,27	138,24	141,62	144,66	153,69
32,68	32,10	30,06	28,00	22,33	26,62	26,50	27,08	27,28	28,13
24,54	21,26	21,26	19,34	16,38	19,27	17,67	17,72	17,63	23,51
31,25	20,00	73,25	31,89	81,43	37,56	48,29	33,08	44,20	63,00
122,25	128,26	137,71	137,09	131,38	113,11	116,42	121,28	130,34	135,68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Anlage I.

Übersicht über den Mitgliederbestand der Pensionskasse für die

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Geburtsjahr der Mitglieder	Anzahl der Mitglieder der Abteilung A: am 1. Januar 1901	im Jahre 1901 eingetreten	im Jahre 1901 ausgeschieden: mit Invalidenrente	mit Unfall- u. s. w. Rente	durch Ableben	mit Bescheinigung	am 1. Januar 1902	am 1. Januar 1901
1820 u. früher	38	—	8	1	—	1	28	12
1821	22	—	10	—	3	1	8	15
1822	48	1	6	1	—	1	41	20
1823	67	—	12	—	1	6	48	26
1824	108	3	23	1	—	3	84	43
1825	101	4	12	1	2	3	87	48
1826	142	8	31	2	4	4	109	68
1827	172	7	42	2	8	10	117	85
1828	220	5	44	3	9	8	161	122
1829	263	5	47	1	7	9	204	132
1830	374	11	75	3	18	15	274	238
1831	443	14	64	3	17	19	354	282
1832	533	16	50	2	16	28	453	332
1833	608	24	61	3	23	22	523	378
1834	794	16	65	2	22	26	695	547
1835	851	36	60	5	33	39	750	565
1836	972	37	71	2	30	38	868	693
1837	1 057	44	64	11	34	46	946	746
1838	1 247	58	60	2	33	58	1 152	831
1839	1 359	68	65	5	38	84	1 230	981
1840	1 598	59	79	5	37	88	1 448	1 140
1841	1 486	66	64	6	44	73	1 365	1 120
1842	1 842	87	80	5	42	105	1 697	1 381
1843	1 859	123	52	7	45	132	1 746	1 422
1844	2 086	129	64	9	39	133	1 970	1 609
1845	2 267	139	59	8	46	142	2 151	1 715
1846	2 271	146	69	2	45	159	2 142	1 819
1847	2 092	151	38	5	30	154	2 016	1 727
1848	2 455	171	47	5	36	186	2 351	2 031
1849	2 916	185	48	7	49	215	2 782	2 404
1850	2 944	224	30	3	38	238	2 859	2 465
1851	3 079	256	37	1	47	300	2 950	2 634
1852	3 160	257	37	1	37	287	3 055	2 761
1853	3 164	278	23	4	52	297	3 066	2 832
1854	3 210	292	41	5	34	310	3 112	2 801
1855	3 075	226	21	2	29	301	2 948	2 833

Digitized by Google

Anlage I.

Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1901.

10	11	12	13	14	15	16	17	18

Anzahl der Mitglieder der Abteilung B

im Jahre	im Jahre 1901 ausgeschieden					am 1. Januar 1902 mit einer Mitgliedzeit von		
1901 eingetreten	mit Pension oder Zusatz-Rente	mit Unfallrente	durch Ableben	infolge Übernahme in das Beamtenverhältnis	zusammen einschl. der aus anderen Ursachen Ausgeschiedenen	noch nicht 5 Jahren	5 bis noch nicht 10 Jahren	mindestens 10 Jahren
—	5	—	1	—	6	2	—	4
2	7	—	3	—	11	—	—	6
—	5	—	—	—	5	1	3	11
1	5	—	—	—	5	2	2	18
2	18	—	1	—	19	2	1	23
3	10	—	5	—	15	3	5	28
5	20	—	2	—	28	2	4	44
3	25	—	6	—	32	4	4	48
7	31	—	13	—	45	4	7	73
6	31	—	6	—	42	10	14	72
12	59	1	12	3	80	17	38	115
6	46	2	11	2	67	15	38	168
16	32	—	14	—	57	43	28	220
15	48	2	17	—	74	30	52	237
37	53	2	14	—	71	52	77	384
29	47	1	27	—	87	53	64	390
47	60	1	26	1	96	62	119	468
30	49	5	20	1	89	68	112	507
64	44	—	26	2	80	83	126	606
61	49	—	35	2	104	82	165	691
84	64	2	28	—	117	115	150	842
52	45	—	40	—	100	127	172	783
82	61	—	31	1	119	130	221	993
107	42	3	40	—	110	192	228	999
86	54	3	31	1	125	186	225	1 159
124	42	3	40	1	114	187	329	1 209
122	56	1	39	3	138	228	284	1 291
90	34	4	29	4	92	184	280	1 261
136	36	1	31	8	114	260	317	1 466
156	44	2	50	6	151	273	374	1 762
134	31	1	31	3	102	268	359	1 870
140	32	1	41	2	134	352	467	1 821
156	34	1	31	6	130	375	503	1 909
158	26	1	54	10	150	410	561	1 869
186	31	1	39	12	150	411	590	1 836
163	21	1	36	16	147	427	621	1 801

Digitized by Google

Noch: Anlage I.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Geburtsjahr der Mitglieder	Anzahl der Mitglieder der Abteilung A							
	am 1. Januar 1901	im Jahre 1901 eingetreten	im Jahre 1901 ausgeschieden				am 1. Januar 1902	am 1. Januar 1901
			mit Invalidenrente	mit Unfall- u. s. w. Rente	durch Ableben	mit Bescheinigung		
1856	3 177	263	30	3	24	320	3 063	2 955
1857	3 591	330	20	1	21	418	3 461	3 253
1858	3 984	399	28	5	42	493	3 820	3 785
1859	4 335	427	19	9	37	590	4 107	4 123
1860	4 297	461	11	2	38	611	4 096	4 038
1861	4 398	528	18	3	30	661	4 214	4 350
1862	4 706	603	20	4	28	788	4 469	4 473
1863	5 331	715	16	4	27	943	5 055	5 159
1864	5 844	730	13	—	39	929	5 593	5 635
1865	6 241	785	16	3	36	1 027	5 943	5 995
1866	6 877	855	15	3	36	1 171	6 506	6 561
1867	6 890	912	11	4	32	1 189	6 566	6 472
1868	7 173	969	20	2	35	1 253	6 832	6 788
1869	8 369	1 183	8	4	36	1 432	8 070	7 579
1870	8 488	1 237	14	3	36	1 483	8 189	7 824
1871	7 801	1 363	11	3	27	1 389	7 733	7 081
1872	10 301	1 870	14	2	36	1 916	10 203	9 076
1873	10 629	2 086	15	3	39	2 247	10 410	9 022
1874	11 068	2 553	11	1	36	2 542	11 031	9 152
1875	11 185	2 893	11	4	48	2 692	11 323	8 663
1876	10 458	3 472	4	1	30	3 123	10 770	6 807
1877	8 365	4 336	8	—	31	3 101	9 560	4 560
1878	6 057	3 920	6	—	22	2 883	7 116	2 307
1879	4 351	3 890	3	—	19	3 239	4 479	455
1880	4 124	2 621	1	—	13	3 024	3 707	108
1881	4 677	3 189	1	—	17	4 122	3 726	7
1882	3 772	3 316	—	—	11	3 381	3 696	2
1883	2 646	3 166	—	—	12	2 666	3 134	—
1884	1 577	2 364	—	—	5	1 811	2 125	—
1885	2	1 719	—	—	1	680	1 040	—
1886	—	8	—	—	—	7	1	—
Summe	229 637	55 804	1 998	189	1 792	55 622[1]	225 828[2]	175 093

[1]) Außerdem noch 12 weibliche Personen mit Beitragsrückgewähr.

[2]) Darunter befinden sich 54 Personen im vorübergehenden Bezuge einer

[3]) Darunter 128 486 männliche Verheiratete oder Witwer mit Kindern unter

Zusatzrente.

Digitized by Google

Noch: Anlage I.

10	11	12	13	14	15	16	17	18

Anzahl der Mitglieder der Abteilung B

im Jahre 1901 eingetreten	im Jahre 1901 ausgeschieden					am 1. Januar 1902 mit einer Mitgliedzeit von		
	mit Pension oder Zusatz-Rente	mit Unfall-rente	durch Ableben	infolge Übernahme in das Beamten-verhältnis	zusammen einschl. der aus anderen Ursachen Ausgeschiedenen	noch nicht 5 Jahren	5 bis noch nicht 10 Jahren	mindestens 10 Jahren
151	25	1	26	19	139	447	626	1 894
190	19	—	34	22	160	531	811	1 941
174	20	—	49	41	194	632	963	2 170
187	20	2	42	49	225	686	1 039	2 360
203	12	1	39	54	205	767	1 078	2 191
232	19	2	41	70	268	885	1 227	2 202
259	19	4	32	78	267	1 049	1 413	2 003
317	21	—	39	132	358	1 291	1 687	2 140
290	6	—	42	139	371	1 542	2 007	2 005
309	12	1	46	174	436	1 581	2 366	1 921
399	12	2	46	192	459	2 104	2 674	1 723
380	8	4	38	220	485	2 458	2 721	1 188
435	14	—	40	196	462	3 018	3 003	740
573	5	1	35	230	573	3 931	3 184	464
587	8	2	40	228	567	4 477	3 166	201
677	5	2	28	170	486	4 671	2 501	100
882	2	1	40	245	666	7 029	2 221	42
1 062	2	—	36	320	816	7 845	1 411	12
1 515	—	2	33	328	852	9 009	801	5
1 878	—	2	37	306	895	9 432	212	2
2 721	—	—	25	247	801	8 631	95	1
3 013	—	—	22	117	616	6 932	23	2
2 782	—	—	17	42	341	4 740	8	—
2 123	—	—	3	9	135	2 443	—	—
314	—	—	1	2	28	393	1	—
91	—	—	—	—	12	86	—	—
4	—	—	—	—	1	5	—	—
1	—	—	—	—	—	1	—	—
1	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 072	1 525	66	1 661	3 713	13 819	91 277	41 778	52 291
							185 346 [3])	

Invalidenrente.

15 Jahren, 835 weibliche Personen, 27 Mitglieder im vorübergehenden Bezuge einer

Digitized by Google

Anlage II.

Übersicht über den Bestand der Empfänger von Zusatzrenten u. s. w. aus der Abteilung B der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1901.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Geburtsjahr	Anzahl der Empfänger von Pensionen, Zusatzrenten, Ausnahmerenten					Anzahl der im Jahre 1901 verstorbenen Mitglieder, Pensions- und Rentenempfänger			Anzahl der zum Witwengelde berechtigten Witwen			
	am 1. Januar 1901	im Jahre 1901 hinzugetreten	im Jahre 1901 aus dem Genusse ausgeschieden		am 1. Januar 1902	überhaupt	mit Hinterlassung berechtigter		am 1. Januar 1901	im Jahre 1901		am 1. Januar 1902
			durch Tod	überhaupt			Witwen	Kinder		hinzugetreten	ausgetreten	
1807	1	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—
1810	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
1811	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
1812	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1
1813	2	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—
1814	3	—	1	1	2	1	1	—	2	—	—	2
1815	2	1	1	1	2	1	1	—	3	—	—	3
1816	7	—	4	4	3	4	2	—	3	1	1	3
1817	9	—	2	2	7	2	—	—	3	—	—	3
1818	24	2	4	4	22	4	2	—	5	3	1	7
1819	30	1	1	1	30	1	1	—	13	—	2	11
1820	28	1	2	2	27	3	3	—	28	—	3	25
1821	40	7	4	4	43	7	5	—	18	3	4	17
1822	52	5	5	5	52	5	2	—	22	2	2	22
1823	81	5	6	6	80	6	4	—	38	1	1	38
1824	110	18	9	9	119	10	6	—	35	5	7	33
1825	117	10	7	7	120	12	10	—	57	3	4	56
1826	122	20	17	17	125	19	10	—	50	6	2	54
1827	140	25	19	21	144	25	13	—	58	8	3	63
1828	151	31	15	15	167	28	19	—	76	4	7	73
1829	149	31	13	13	167	19	7	—	89	11	9	91
1830	148	59	13	13	194	25	15	1	93	15	5	103
1831	155	46	18	18	183	29	16	—	80	14	5	89
1832	149	32	22	22	159	36	28	2	126	16	5	137
1833	174	48	10	10	212	27	15	—	109	12	—	121
1834	175	54	10	11	218	24	20	3	155	17	9	163
1835	154	47	9	10	191	36	23	1	149	21	2	168
1836	188	60	21	21	227	47	35	3	146	22	8	160
1837	149	50	6	8	191	26	21	5	187	20	7	200
1838	172	44	11	12	204	37	33	3	202	36	4	234
1839	166	49	19	21	194	54	43	7	193	41	8	226
1840	168	64	14	14	218	42	35	8	210	27	5	232
1841	133	45	11	11	167	51	41	9	201	43	8	236
1842	124	61	8	10	175	39	30	9	229	41	5	265
1843	122	44	18	21	145	58	43	10	208	41	3	246
1844	124	54	16	18	160	47	40	15	238	43	6	275
1845	137	43	12	12	168	52	43	21	236	51	—	287
1846	131	57	16	18	170	55	44	24	234	46	3	277

Digitized by Google

Anlage II.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Geburtsjahr	Anzahl der Empfänger von Pensionen, Zusatzrenten, Ausnahmerenten					Anzahl der im Jahre 1901 verstorbenen Mitglieder, Pensions- und Rentenempfänger			Anzahl der zum Witwengelde berechtigten Witwen			
	am 1. Januar 1901	im Jahre 1901 hinzugetreten	im Jahre 1901 aus dem Genusse ausgeschieden: durch Tod	im Jahre 1901 aus dem Genusse ausgeschieden: überhaupt	am 1. Januar 1902	überhaupt	mit Hinterlassung berechtigter: Witwen	mit Hinterlassung berechtigter: Kinder	am 1. Januar 1901	im Jahre 1901: hinzugetreten	im Jahre 1901: ausgetreten	am 1. Januar 1902
1847	104	36	14	15	125	43	31	15	199	46	5	240
1848	90	36	15	17	109	46	33	15	220	33	4	249
1849	95	44	8	11	128	58	46	28	246	56	12	290
1850	96	31	3	7	120	34	28	20	236	56	7	285
1851	81	32	9	12	101	50	43	25	229	59	3	285
1852	80	34	—	—	114	31	28	21	245	61	12	294
1853	63	27	12	12	78	66	50	37	204	54	6	252
1854	55	31	6	7	79	45	38	27	214	55	18	251
1855	51	21	7	8	64	48	35	27	184	51	6	229
1856	35	25	8	12	48	34	25	21	200	51	12	239
1857	57	19	1	4	72	35	35	25	206	65	12	259
1858	55	20	2	4	71	51	45	36	198	42	10	230
1859	32	20	4	5	47	46	37	26	186	74	3	257
1860	29	12	3	5	36	42	32	31	178	43	7	214
1861	24	19	7	8	35	48	33	27	161	52	20	198
1862	27	19	5	8	38	37	32	29	138	71	12	197
1863	39	21	6	8	52	45	33	26	136	52	13	175
1864	31	6	1	1	36	43	30	24	140	56	4	192
1865	21	12	—	—	33	46	34	29	112	55	11	156
1866	20	12	4	4	28	50	35	25	91	45	12	124
1867	16	8	—	3	21	38	25	18	82	33	10	105
1868	9	14	1	2	21	41	20	17	73	44	12	105
1869	13	5	3	3	15	38	17	15	79	39	10	108
1870	5	8	2	3	10	42	19	13	52	27	8	71
1871	5	5	2	2	8	30	10	8	40	7	3	44
1872	3	2	—	1	4	40	12	6	39	14	4	49
1873	—	2	—	—	2	36	5	4	26	15	2	39
1874	—	—	—	—	—	33	—	—	23	7	9	21
1875	—	—	—	—	—	37	1	1	7	7	—	14
1876	—	—	—	—	—	25	—	—	4	11	1	14
1877	—	—	—	—	—	22	—	—	1	4	2	3
1878	—	—	—	—	—	17	1	—	—	3	1	2
1879	—	—	—	—	—	3	—	—	1	2	—	3
1880	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	2
1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
	4 774	1 535 [1]	469	526	5 783	2 130	1 424	717	7 650	1 846	380	9 116

[1] Davon erhielten 1 525, darunter 8 nach der Übernahme in das Beamtenverhältnis Zusatzrenten, 2 Ausnahmerenten und 8 Pensionen nach den früheren Statuten.

Digitized by Google

Anlage III.

Übersicht über die Anzahl der Mitglieder

Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Anzahl der Mitglieder im						
	1. Januar	1. Februar	1. März	1. April	1. Mai	1. Juni	1. Juli
Altona	10 737	10 688	10 851	11 111	11 397	11 371	11 304
Berlin	19 223	19 207	19 236	19 455	19 911	19 921	19 850
Breslau	17 630	17 643	17 648	17 721	17 831	17 909	17 958
Bromberg	7 562	7 412	7 388	7 742	8 046	8 257	8 289
Cassel	13 804	13 775	13 709	13 755	13 772	13 928	14 003
Cöln	15 108	15 089	15 162	15 064	15 057	15 101	15 117
Danzig	6 262	6 207	6 210	6 297	6 505	6 853	7 001
Elberfeld	9 269	9 285	9 317	9 296	9 342	9 434	9 441
Erfurt	9 459	9 409	9 566	9 820	10 012	9 953	9 921
Essen	19 386	19 478	19 619	19 705	19 703	19 747	19 769
Frankfurt	13 782	13 796	13 819	13 916	14 062	14 212	14 220
Halle	12 962	12 979	13 016	13 430	13 584	13 854	13 816
Hannover	14 296	14 303	14 388	14 531	14 715	14 737	14 776
Kattowitz	12 164	11 838	11 686	12 349	13 673	13 882	13 765
Königsberg	6 759	6 729	6 722	6 766	6 820	6 839	6 828
Magdeburg	12 342	12 289	12 293	12 398	12 456	12 408	12 376
Mainz	6 013	6 055	6 117	6 124	6 085	6 116	6 110
Münster	6 465	6 477	6 459	6 494	6 477	6 518	6 515
Posen	6 642	6 550	6 528	6 902	7 586	7 625	7 554
St. Johann-Saarbrücken	6 936	6 949	6 940	6 947	7 026	7 162	7 211
Stettin	7 552	7 361	7 302	7 239	7 320	7 341	7 361
Summe	234 353	233 519	233 976	237 062	241 380	243 168	243 185

Digitized by Google

Anlage III

der Betriebskrankenkassen im Jahre 1901.

Jahre 1901 und zwar					am 1. Januar 1902			Insgesamt	durchschnittlich am 1. jedes Monats
1. August	1. Septemb.	1. Oktober	1. Novemb.	1. Dezemb.	überhaupt	darunter weiblich	darunter freiwillig		
11 300	11 286	11 275	11 246	11 134	10 919	329	188	144 619	11 124
19 729	19 454	19 258	19 172	18 875	18 671	353	152	251 962	19 381
17 961	17 925	17 749	17 450	17 287	17 181	333	128	229 883	17 683
8 195	8 111	7 837	7 640	7 539	7 379	540	29	101 397	7 800
14 040	14 023	13 978	13 834	13 719	13 631	379	18	179 971	13 844
15 111	15 138	15 112	14 717	14 698	14 652	244	73	195 126	15 010
6 913	6 926	6 765	6 618	6 472	6 172	476	17	85 201	6 554
9 452	9 450	9 392	9 216	9 245	9 221	45	43	121 360	9 335
9 853	9 833	9 664	9 237	9 009	8 822	182	45	124 558	9 581
19 924	19 863	19 438	18 862	18 785	18 599	175	70	252 878	19 452
14 299	14 371	14 352	14 254	14 275	14 214	309	156	183 572	14 121
13 768	13 812	13 831	13 502	13 283	13 097	459	76	174 934	13 456
14 813	14 846	14 786	14 663	14 533	14 458	162	131	189 845	14 603
13 471	12 899	12 486	11 715	11 366	11 081	309	4	162 325	12 487
6 860	6 854	6 935	6 977	6 898	6 721	456	30	88 708	6 824
12 413	12 426	12 257	11 881	11 758	11 686	135	58	158 983	12 229
6 143	6 179	6 173	6 127	6 160	6 065	93	4	79 467	6 113
6 532	6 534	6 472	6 491	6 479	6 454	91	78	84 367	6 490
7 423	7 146	6 899	6 520	6 367	6 216	412	9	89 958	6 920
7 225	7 216	7 210	7 180	7 114	6 909	114	17	92 025	7 079
7 220	7 181	7 165	7 201	7 223	7 248	383	94	94 714	7 286
242 635	241 473	239 034	234 503	232 219	229 346	5 979	1 420	3 085 853	237 372

Digitized by Google

Anlage IV.

Übersicht über die Anzahl der Erkrankungsfälle, Krankheitstage

1	2	3	4	5	6
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Erkrankungsfälle			Krankheitstage	
	im ganzen	infolge von Unfällen	für je 100 Mitglieder (n. Spalte 2)	im ganzen	infolge von Unfällen
Altona	3 929	1 012	35,32	101 036	22 282
Berlin	7 211	1 376	37,21	215 692	34 013
Breslau	5 684	1 216	32,14	142 990	32 266
Bromberg	2 562	385	32,85	66 491	10 786
Cassel	4 262	668	30,78	122 341	16 926
Cöln	5 168	1 022	34,43	128 653	26 538
Danzig	2 075	375	31,66	52 574	11 043
Elberfeld	3 593	576	38,48	88 820	12 739
Erfurt	3 034	551	31,67	70 315	13 837
Essen	6 472	1 229	33,32	165 837	30 118
Frankfurt	5 330	819	37,75	108 685	14 197
Halle	4 316	931	32,07	117 320	23 044
Hannover	4 982	879	34,12	129 602	19 106
Kattowitz	5 507	1 373	44,10	114 487	31 556
Königsberg	2 166	387	31,74	64 839	12 017
Magdeburg	4 473	1 087	36,58	107 504	23 147
Mainz	2 475	512	40,49	52 489	12 618
Münster	1 980	352	30,51	51 888	8 675
Posen	2 007	338	29,00	41 410	7 899
St. Johann-Saarbrücken	2 364	276	33,39	70 699	7 322
Stettin	1 956	289	26,85	60 017	7 169
Summe	81 546	15 603	34,35	2 073 689	377 298

Digitized by Google

Anlage IV.

und Sterbefälle bei den Betriebskrankenkassen im Jahre 1901.

7	8	9	10	I
Krankheitstage		Sterbefälle		Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk
für ein Mitglied (n. Spalte 5)	für einen Erkrankungsfall (n. Spalte 2)	unter den Mitgliedern	unter den Angehörigen	
9,08	25,74	91	538	Altona
11,13	29,91	207	856	Berlin
8,09	25,16	203	1 193	Breslau
8,52	25,95	63	750	Bromberg
8,84	28,70	130	626	Cassel
8,57	24,99	140	772	Cöln
8,02	25,33	63	492	Danzig
9,51	24,72	58	405	Elberfeld
7,34	28,18	63	476	Erfurt
8,53	25,62	156	809	Essen
7,70	20,39	94	513	Frankfurt
8,72	27,18	122	639	Halle
8,38	26,01	142	683	Hannover
9,17	20,79	92	851	Kattowitz
9,50	29,93	84	436	Königsberg
8,79	24,03	131	612	Magdeburg
8,58	21,31	38	235	Mainz
7,99	26,21	63	250	Münster
5,97	20,63	57	453	Posen
9,99	29,90	58	293	St.Johann-Saarbrücken
8,34	30,68	73	464	Stettin
8,74	25,43	2 128	12 346	Summe

Digitized by Google

Anlage V.

Übersicht über die Einnahmen der

1	2	3	4	5	6	7
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Zinsen	Eintrittsgeld	laufende Beiträge: der versicherungspflichtigen Mitglieder	laufende Beiträge: der Eisenbahnverwaltung	laufende Beiträge: der freiwilligen Mitglieder	Ersatzleistungen für gewährte Krankenunterstützung
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Altona	10 854	1 033	223 552	111 776	3 789	8 798
Berlin	21 175	1 077	429 332	214 683	4 838	27 476
Breslau	19 029	649	296 405	148 219	2 829	13 049
Bromberg	7 355	1 153	115 755	57 877	620	3 870
Cassel	17 203	534	245 496	122 765	291	7 274
Cöln	20 067	529	297 781	148 904	1 962	22 495
Danzig	6 368	2 199	88 361	44 180	320	2 818
Elberfeld	20 059	338	191 204	95 980	1 065	6 366
Erfurt	10 759	346	179 178	89 616	1 007	9 028
Essen	27 492	1 239	424 126	210 617	2 204	18 875
Frankfurt	13 165	566	257 628	128 819	1 197	20 766
Halle	15 361	890	232 674	116 360	998	7 209
Hannover	17 654	1 004	278 517	138 526	1 902	12 524
Kattowitz	12 623	1 402	189 107	94 553	103	8 658
Königsberg	6 961	854	97 312	48 656	490	2 493
Magdeburg	18 403	449	229 403	114 741	1 392	8 332
Mainz	6 387	360	117 565	58 783	86	3 818
Münster	8 582	405	114 196	57 098	1 089	3 282
Posen	7 113	660	97 856	48 928	302	2 785
St. Johann-Saarbrücken	7 688	452	144 127	72 062	594	5 337
Stettin	10 253	551	113 902	56 951	1 524	2 301
Summe	284 551	16 690	4 363 477	2 180 094	28 552	197 554

Digitized by Google

Anlage V.

Betriebskrankenkassen im Jahre 1901.

8	9	10	11	12	13	14
Geldstrafen und sonstige Einnahmen	Summe der eigentlichen Einnahmen (Sp. 2—8)	aus verkauften Wertpapieren und zurückgezogenen Kapitalien	aufgenommene Darlehen, Vorschüsse der Verwaltung	Gesamtsumme der Einnahmen (Sp. 9—11)	Es entfällt auf ein Mitglied	
					von den Beiträgen in Spalte 4—6	von dem Betrage in Spalte 9
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1 050	360 852	—	—	360 852	30,49	32,44
2 617	701 198	—	—	701 198	33,48	36,18
1 797	481 977	16 139	—	498 116	25,30	27,25
851	187 481	24 658	3 417	215 556	22,34	24,04
886	394 449	4 000	—	398 449	26,62	28,49
2 225	493 963	1 500	—	495 463	29,89	32,91
984	145 230	—	—	145 230	20,27	22,16
1 743	316 755	6 398	—	323 153	30,87	33,93
1 151	291 085	3 846	—	294 931	28,16	30,38
4 657	689 210	—	—	689 210	32,74	35,43
2 466	424 607	—	—	424 607	27,45	30,07
2 105	375 597	—	—	375 597	26,01	27,91
1 220	451 347	—	—	451 347	28,69	30,91
2 394	308 840	—	—	308 840	22,72	24,73
2 178	158 944	1 337	—	160 281	21,46	23,29
1 609	374 329	—	—	374 329	28,26	30,61
736	187 735	—	—	187 735	28,86	30,71
814	185 416	—	—	185 416	26,55	28,57
881	158 525	—	1 345	159 870	21,26	22,91
1 224	231 484	1 200	—	232 684	30,62	32,70
382	185 864	18 747	4 776	209 387	23,66	25,51
33 970	7 104 888	77 825	9 538	7 192 251	27,69	29,53

Digitized by Google

Anlage VI.

Übersicht über die Ausgaben und das Vermögen

1	2	3	4	5	6
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Ärztliche Behandlung	Arznei und sonstige Heilmittel		Krankengeld	
		für Mitglieder	für Familienangehörige	an Mitglieder	an Familienangehörige
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Altona	81 333	22 369	17 337	179 969	5 079
Berlin	111 368	54 932	1 535	361 819	16 079
Breslau	98 998	30 015	40 924	175 643	5 118
Bromberg	38 397	16 216	16 939	90 673	1 181
Cassel	94 490	27 526	19 171	176 298	2 378
Cöln	120 516	34 675	40 169	192 905	7 557
Danzig	27 585	11 239	14 140	56 444	2 020
Elberfeld	73 599	24 314	30 619	119 826	3 081
Erfurt	76 829	24 580	16 064	118 422	3 193
Essen	148 439	51 817	65 337	258 666	8 914
Frankfurt	100 780	24 570	—	225 748	877
Halle	88 836	30 236	13 132	181 320	3 638
Hannover	104 260	34 660	48 154	177 056	3 964
Kattowitz	58 970	24 071	22 655	142 184	4 350
Königsberg	31 425	14 784	5 785	83 834	2 305
Magdeburg	89 271	30 738	108	162 437	4 784
Mainz	48 846	12 056	15 606	73 583	2 019
Münster	49 961	14 555	12 867	73 023	1 695
Posen	38 539	12 143	12 208	55 332	2 494
St. Johann-Saarbrücken	47 877	20 190	14 739	113 574	1 992
Stettin	49 790	15 150	15 907	76 488	3 619
Summe	1 580 109	530 836	423 396	3 095 244	86 337

Digitized by Google

Anlage VI.

der Betriebskrankenkassen im Jahre 1901.

7	8	9	10	11	12	13
Wöchnerinnenunterstützung		Sterbegeld beim Tode		Kur und Verpflegung	Ersatzleistungen	Gesamtsumme der Krankheitskosten (Sp. 2—12)
für weibliche Mitglieder	für Ehefrauen von Mitgliedern	von Mitgliedern	von Familienangehörigen			
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
274	—	10 222	23 115	19 757	10	359 465
267	—	19 693	20 308	47 978	—	633 979
172	—	15 287	31 293	18 833	—	416 283
820	—	5 790	15 957	6 094	—	192 067
202	—	13 058	21 716	11 617	—	366 456
128	9 750	12 382	17 005	29 837	—	464 924
574	—	4 041	12 453	7 919	—	136 415
44	—	9 551	17 871	18 639	—	297 544
193	—	5 086	12 306	11 310	—	267 983
67	—	24 270	39 726	56 586	164	653 936
263	—	8 950	19 375	18 807	—	399 370
339	—	8 627	14 634	16 893	—	357 655
46	—	15 090	28 340	21 235	—	432 805
472	—	8 103	28 173	21 946	—	310 924
422	—	5 057	9 894	6 217	—	159 723
86	—	14 451	24 659	20 579	—	347 113
127	7 365	5 548	6 552	9 159	—	180 861
14	—	4 883	7 369	7 069	—	171 436
423	—	3 590	10 172	9 797	—	144 698
13	—	5 666	7 778	14 482	4	226 315
463	—	5 676	11 229	9 535	—	187 857
5 409	17 115	205 021	379 925	384 289	178	6 707 859

Digitized by Google

Noch: Anlage VI.

1	14	15	16	17	18
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Verwaltungskosten ℳ	Sonstige Ausgaben ℳ	Gesamtsumme der eigentlichen Ausgaben (Sp. 13—15) ℳ	Kapitalanlagen ℳ	Gesamtsumme sämtlicher Ausgaben (Sp. 16 u. 17) ℳ
Altona	1 081	329	360 875	—	360 875
Berlin	2 075	932	636 986	44 987	681 973
Breslau	1 672	584	418 539	79 577	498 116
Bromberg	330	263	192 660	—	192 660
Cassel	950	591	367 997	9 140	377 137
Cöln	2 932	232	468 088	—	468 088
Danzig	127	42	136 584	8 646	145 230
Elberfeld	747	247	298 538	30 700	329 238
Erfurt	716	150	268 849	—	268 849
Essen	1 404	227	655 617	—	655 617
Frankfurt	536	184	400 090	1 989	402 079
Halle	500	256	358 411	—	358 411
Hannover	1 041	171	434 017	17 000	451 017
Kattowitz	716	126	311 766	—	311 766
Königsberg	362	131	160 216	—	160 216
Magdeburg	486	150	347 749	20 429	368 178
Mainz	431	28	181 320	6 026	187 346
Münster	539	180	172 155	12 487	184 642
Posen	556	147	145 401	8 080	153 481
St. Johann-Saarbrücken	745	330	227 390	4 577	231 967
Stettin	267	441	188 565	—	188 565
Summe	18 213	5 741	6 731 813	243 638	6 975 451

Digitized by Google

Noch: Anlage VI.

19	20	21	22	23	24
Von den Krankheitskosten (Sp. 18) entfallen auf			Von der Gesamtsumme der eigentlichen Ausgaben (Sp. 16) entfallen auf ein Mitglied	Vermögen	
ein Mitglied	einen Erkrankungsfall	einen Krankheitstag		am 1. Januar 1901	am 1. Januar 1902
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
32,31	91,49	3,56	32,44	301 588	313 031
32,71	87,92	2,94	32,87	586 666	668 930
23,54	73,23	2,91	23,67	515 269	597 536
24,62	74,97	2,89	24,70	213 585	216 308
26,47	85,98	2,99	26,58	472 948	500 024
30,97	89,96	3,61	31,19	545 402	592 420
20,81	65,74	2,59	20,84	162 737	172 087
31,87	82,81	3,35	31,98	490 155	527 944
27,97	88,33	3,81	28,07	304 794	336 099
33,62	101,05	3,98	33,70	766 429	828 828
28,28	74,23	3,67	28,33	368 378	405 366
26,58	82,87	3,05	26,64	428 528	461 708
29,63	86,91	3,34	29,79	491 643	525 766
24,90	56,46	2,72	24,97	354 607	364 006
23,41	73,74	2,46	23,48	192 422	201 343
28,38	79,84	3,23	28,44	501 465	545 799
29,59	73,07	3,45	29,66	186 300	192 711
26,49	86,58	3,31	26,53	232 270	254 154
20,91	72,10	3,49	21,01	198 099	218 788
31,97	95,73	3,30	32,12	214 048	225 004
25,78	96,04	3,13	25,88	252 473	254 298
28,26	82,26	3,23	28,36	7 779 806	8 402 150

Digitized by Google

Anlage VII. **Übersicht über die Leistungen der Betriebs-**

Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Krankengeld				Wöchnerinnenunterstützung für weibliche Kassenmitglieder	
	auf Wochen	wenn Krankenhauspflege nicht gewährt wird	wenn Krankenhauspflege gewährt wird für Mitglieder mit Familienstand	wenn Krankenhauspflege gewährt wird für Mitglieder ohne Familienstand	auf Wochen	Prozent vom Lohne
		in Prozenten vom Lohne				
Altona	39	$66^2/_3$	$33^1/_3$	—	4	$66^2/_3$
Berlin	39	50	25	12,5	4	50
Breslau	26	50	25	10	6	50
Bromberg	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	—	4	$66^2/_3$
Cassel	26	50 $66^2/_3$	25 30	10	4	50 $66^2/_3$
Cöln	30	50 $66^2/_3$ 50	25 $33^1/_3$ 25	12,5	4	50 $66^2/_3$
Danzig	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	—	4	$66^2/_3$
Elberfeld	52	50	25	10	6	50
Erfurt	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	10	4	$66^2/_3$
Essen	26	50 $66^2/_3$	25 $33^1/_3$	10 12,5	4	50
Frankfurt	26	$66^2/_3$ 50	$33^1/_3$ 25	12,5	4	$66^2/_3$
Halle	39	$66^2/_3$ 50	$33^1/_3$ 25	10	4	$66^2/_3$
Hannover	39	50	25	10	4	50
Kattowitz	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	—	6	$66^2/_3$
Königsberg	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	—	4	$66^2/_3$
Magdeburg	52	60 50	30 25	—	4	60
Mainz	52	50 $66^2/_3$ 50	25 $33^1/_3$ 25	—	4	50 $66^2/_3$
Münster	26	50 $66^2/_3$	25 $33^1/_3$	10	4	50
Posen	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	12,5	6	$66^2/_3$
St. Johann-Saarbrücken	26	50 $66^2/_3$ 50	25 $33^1/_3$ 25	—	4	50 $66^2/_3$
Stettin	36	50 $66^2/_3$ 50	25 $33^1/_3$ 25	—	4	50 $66^2/_3$

Digitized by Google

krankenkassen am 31. Dezember 1901. Anlage VII.

Wöchnerinnenunterstützung für		Ärztliche Behandlung für		Arznei und Heilmittel für			Sterbegeld beim Tode	
Ehefrauen von Kassenmitgliedern		Kassenmitglieder	Familienangehörige	Kassenmitglieder	Familienangehörige		des Mitgliedes (im wievielfachen Betrage des Lohnes)	der Ehefrauen (Bruchteil des Sterbegeldes des Mannes)
auf Wochen	Prozent vom Lohne	auf Wochen		auf Wochen	auf Wochen	Prozent der Kosten		
—	—	39	39	39	39	66⅔	40	⅔
—	—	39	39	39	39	10	30	⅔
—	—	26	26	26	26	100	30	⅔
—	—	26	26	26	—	—	32	½
—	—	26	26	26	26	50	40	⅔
—	—	30	26	30	26	100	30	⅔
—	—	26	20	26	20	100	35	⅔
—	—	52	52	52	52	100	40	⅔
—	—	26	26	26	26	75	30	⅔
—	—	26	26	26	26	100	40	⅔
—	—	52	52	52	—	—	35	⅔
—	—	39	39	39	39	50	30	⅔
—	—	39	39	39	39	100	40	⅔
—	—	26	26	26	26	100	40	⅔
—	—	26	26	26	26	50	30	⅔
—	—	52	52	52	—	—	40	⅔
2	16⅔	52	52	52	52	100	36	⅔
—	—	26	26	26	26	75	30	⅔
—	—	26	26	26	26	66⅔	30	⅔
—	—	39	26	39	26	50	30	⅔
—	—	36	36	36	36	83⅓	35	⅔

Digitized by Google

(Fortsetzung von S. 53.)

die verletzten Eisenbahnarbeitern und den Hinterbliebenen getöteter Eisenbahnarbeiter auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 zu leisten sind. Zur Deckung dieser Verpflichtungen sind verausgabt:

im Jahre	1892/93	für	2 148	Personen	rund	835 500	ℳ
„ „	1893/94	„	1 967	„	„	814 275	„
„ „	1894/95	„	1 917	„	„	791 155	„
„ „	1895/96	„	1 809	„	„	770 782	„
„ „	1896/97	„	1 724	„	„	751 540	„
„ „	1897/98	„	1 666	„	„	718 426	„
„ „	1898/99	„	1 639	„	„	689 122	„
„ „	1899	„	1 605	„	„	671 118	„
„ „	1900	„	1 535	„	„	640 572	„
„ „	1901	„	1 453	„	„	614 114	„.

Die Jahresaufwendung der Eisenbahnverwaltung an Entschädigungen auf Grund der Unfall- und Haftpflichtgesetze gegenüber den eigenen Arbeitern und ihren Hinterbliebenen hat sich danach im Jahre 1901 auf rund 4 839 800 ℳ gegen 4 528 500 ℳ im Jahre 1900 und im Durchschnitt für je einen der das Jahr hindurch im Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt gewesenen unfallversicherungspflichtigen Arbeiter auf 21,50 ℳ gegenüber 20,20 ℳ im Jahre 1900 und 9,91 ℳ im Jahre 1888 gestellt. Hierbei sind die Ausgaben auf Grund der Unfallversicherungsgesetze während eines Kalenderjahres und die Ausgaben auf Grund der Haftpflichtgesetze während eines Rechnungsjahres (1. April bis 31. März) zugrunde gelegt. Die in der Zusammenstellung erscheinenden Verwaltungskosten betreffen in der Hauptsache nur die Kosten für die Schiedsgerichte und den Erlaß von Unfallverhütungsvorschriften, da alle Ausgaben, die durch die Tätigkeit der Behörden, Dienststellen und Beamten der Eisenbahnverwaltung bei der Ausführung der Unfallversicherung erwachsen, als Betriebsausgaben der Eisenbahnverwaltung angesehen und nicht als durch die Unfallversicherung verursachte Kosten besonders verbucht werden. In Wirklichkeit sind die zur Durchführung der Unfallversicherungsgesetze aufzuwendenden Verwaltungskosten demnach erheblich höher, da die Unfalluntersuchungen, die Festsetzung der Bezüge, — Renten der Verletzten, der Witwen, Kinder und Aszendenten, Beerdigungskosten, Heilungs-, Kur- und Verpflegungskosten —, die Abrechnung mit den Krankenkassen, die Erledigung der Berufungen an das Schiedsgericht, die Änderungen der Feststellungsbescheide bei Veränderungen des Zustandes der Verletzten usw. eine große Geschäftslast verursachen.

Digitized by Google

Die anatolischen Eisenbahnen und ihre Fortsetzung bis zum persischen Golf.

Nach einem in der Abteilung Elberfeld der Deutschen Kolonialgesellschaft gehaltenen Vortrag
von
Heeser, Regierungs- und Baurat in Elberfeld.

Mit einer Übersichtskarte.

In den Tageszeitungen und Zeitschriften sind in den letzten Jahren so viele Mitteilungen über die anatolischen Eisenbahnen und ihre Fortsetzung bis zum persischen Golf, die sogenannte Bagdadbahn, veröffentlicht worden, daß ich mich im folgenden, um nicht Allbekanntes zu wiederholen, darauf beschränken möchte, in möglichster Kürze einen Überblick über die jetzt bestehenden Eisenbahnstrecken und über die Pläne zu deren weiterem Ausbau zu geben und im Anschluß hieran hauptsächlich einiges von meinen eigenen Erlebnissen während einer dreijährigen Tätigkeit beim Bau der Teilstrecke Eskichehir—Konia hier vorzutragen sowie Schilderungen von Land und Leuten mit einzuflechten.

Kleinasien ist ein wenig übersichtliches Gebirgsland. Es besteht aus einer sich sanft nach Westen abdachenden Platte, die eine Höhe von 800 bis 1 000 m erreicht und von Gebirgszügen von über 3 000 m begrenzt und durchzogen wird. Die Flüsse, die verhältnismäßig unbedeutend und auch gering an Zahl sind, haben, abgesehen von einigen hier nicht in Betracht kommenden, nach dem ägäischen Meere hinfließenden Gewässern, einen sehr kurzen Lauf von der Hochplatte bis zur Mündung in das Meer und hierdurch ein so starkes Gefälle, daß die Benutzung ihrer Täler zu Eisenbahnanlagen auf Schwierigkeiten stößt, und hier besonders große Aufgaben an den Ingenieur bei dem Entwerfen von Eisenbahnen herantreten.

Die erste, rund 90 km lange Teilstrecke der anatolischen Eisenbahnen von Haidar-Pascha nach Ismid wurde bereits in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts von der türkischen Regierung erbaut, aber schlecht

Digitized by Google

ausgeführt sowie nachlässig betrieben und unterhalten, sodaß sie später, als sie in deutsche Hände überging, größtenteils umgebaut werden mußte. Die Bahn beginnt auf der kleinasiatischen Seite von Konstantinopel in Haidar-Pascha südlich Scutari und führt an schönen Landhäusern vorbei und durch blühende Gärten, in denen die subtropische Vegetation ihre herrliche Pracht entfaltet, an der Küste des Golfes von Ismid entlang bis zur Stadt gleichen Namens. Der Blick auf das Meer zur Rechten, auf die Prinzen-Inseln, auf die gegenüberliegende Küste mit dem meistens schneebedeckten mysischen Olymp im Hintergrund ist herrlich schön, sodaß kein Besucher von Konstantinopel es versäumen sollte, wenigstens einen eintägigen Ausflug bis nach Ismid zu unternehmen. Besonders erwähnenswert auf dieser Strecke ist in der Nähe der Station Guebseh ein von einer einsamen Zypressengruppe beschatteter Steintrümmerhaufen, der Sage nach das Grab Hannibals, der sich hier aus Furcht, den Römern ausgeliefert zu werden, den Tod gegeben haben soll. In Derindje, der letzten Station vor Ismid, sind von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft Hafen- und Kajenanlagen sowie Lagerschuppen hergestellt worden, damit das aus dem Innern des Landes kommende Getreide einen möglichst kurzen Weg bis zum Meer zurückzulegen hat. Die Rücksicht auf den Wettbewerb mit den belgisch-französischen und englischen Eisenbahngesellschaften, die von Smyrna aus Stichbahnen in das Land hinein einerseits über Kassaba und Alaschehir nach Karahissar und andrerseits über Aidin durch das Mäandertal nach Diner hergestellt haben, mag wohl auch auf die baldige Ausführung der Anlage mitgewirkt haben. Diese ist allen Anforderungen der Neuzeit entsprechend mit elektrischer Beleuchtung, vollkommenen Hebeanlagen u. dgl. ausgerüstet. Ismid selbst hat eine herrliche Lage rings um einen steilen Bergkegel, sodaß man, wenn man von der Bauart der Häuser mit ihren flachen Dächern und den die Landschaft eigenartig belebenden dunklen Zypressengruppen absieht, einen Vergleich mit Marburg an der Lahn wohl anstellen kann. Hier in dem alten Nikomedien sind noch viele Erinnerungen an die Römerzeit vorhanden, namentlich die Trümmer eines Palastes des Kaisers Diocletian, der mit Vorliebe hier verweilt und in seinen Mußestunden Kohl gebaut haben soll. Im Jahre 1888 kaufte die Deutsche Bank an der Spitze einer Gruppe von deutschen und österreichischen Banken die Bahn Haidar-Pascha—Ismid und erhielt gleichzeitig die Konzession zur Fortsetzung der Bahn in das Innere des Landes hinein. Es wurde die Gesellschaft der Anatolischen Eisenbahnen gebildet und in den Jahren 1889—92 durch die französische Unternehmung des Grafen Vitalis, deren technischer Leiter der württembergische Baurat Kapp war, die Strecke von Ismid nach Angora erbaut. Die Bahn geht von Ismid aus, indem sie anfangs

Digitized by Google

teilweise die von der türkischen Regierung nach dem älteren, Presselschen Entwurf in den siebziger Jahren ausgeführten Dammschüttungen benutzt, zunächst in östlicher Richtung am Sabandjasee vorbei, wo sich schön bewaldete, von Tscherkessenansiedelungen belebte Bergzüge zur Rechten zeigen und prächtige Urwälder durchschnitten werden, und erreicht schließlich die in der Nähe des Sakariaflusses gelegene Station Hamidieh, von der jetzt eine Stichbahn nach der Stadt Adabazar führt. Die Bahn schlägt alsdann eine südliche Richtung ein und folgt dem Tale des Sakaria stromaufwärts auf etwa 60 km Länge bis oberhalb Lefke. Von diesem Orte aus oder von der vorhergehenden Station Mekedje erreicht man auf schlechtem Landwege in einer Entfernung von rund 30 km in westlicher Richtung die für uns namentlich durch die großen Konzile und durch die Belagerung im ersten Kreuzzuge berühmt gewordene alte Stadt Nicäa, das heutige Isnik; es soll jetzt ein kleines türkisches Landstädtchen sein, aber noch viele Erinnerungen an seine einstige Größe bewahren. Bei Lefke führt noch eine alte, von der Eisenbahn aus sichtbare Brücke über den Gallus, den heutigen Gök-Su, einen Nebenfluß des Sakaria. Über diese Brücke ist nach der Übergabe von Nicäa das Heer der Kreuzfahrer unter Gottfried von Bouillon im Jahre 1097 gezogen. Da genaue Zeitangaben hierüber vorliegen, so folgert Frhr. von der Goltz, der jetzige preußische General, der eine lange Reihe von Jahren in der Türkei gelebt hat und einer der besten Kenner des Landes ist, daß das Schlachtfeld von Doryläum nicht bei dem heutigen Eskichehir, sondern 40—50 km nordwestlich hiervon bei der jetzigen Station Bozyuk, vielleicht auch bei der benachbarten Station Inönü liege.[1])

Etwa 12 km oberhalb Lefke verläßt die Bahn das Tal des Sakaria, dessen weiterer Lauf stromaufwärts, wo er in engen unzugänglichen Schluchten die Gebirgsketten der Hochplatte durchbricht, erst vor wenigen Jahren durch den preußischen Major, jetzigen General von Diest vollständig erforscht worden ist; sie steigt in dem engen Felsentale des Kara-Su, auf deutsch Schwarzwasser, einem Nebenfluß des Sakaria, unter vielfachen Windungen mittels Tunnels und großer Brücken auf die Hochplatte auf, die sie in der Nähe der Station Bozyuk erreicht. Besonders bemerkenswert auf diesem Teil der Strecke ist die Gegend von Biledjik und Köplü, etwa 30 km oberhalb Lefke; einerseits weil hier die Zucht des Maulbeerbaums in großem Maßstabe stattfindet und somit auch die Herstellung von Seide in etwa 30 Fabriken betrieben wird, andrerseits wegen der herrlichen Lage der Bahn hoch an der steilen linksseitigen Wand des Kara-Sutales. In Sögüd in der Nähe von Biledjik befindet

[1]) Vgl. von der Goltz: Anatolische Ausflüge.

Digitized by Google

sich das Grabmal Ertroguls, des Vaters des Sultans Osman, von dem die Osmanen ihren Namen führen. Der Sandjak Biledjik führt daher zu Ehren des Stammherrn den Namen Ertrogul.

Bald hinter Bozyuk wird die Gegend einförmiger. Etwa 50 km weiter liegt im Pursaktale die wichtige Station Eskichehir, wo der Schwerpunkt des Betriebes für die Binnenstrecken der anatolischen Eisenbahnen liegt. Hier ist eine große Eisenbahnwerkstätte angelegt und eine größere europäische Kolonie, seit einigen Jahren auch eine deutsche Schule vorhanden. Eskichehir ist berühmt wegen seines Meerschaums, der in der Nähe der Stadt in kleinem bergmännischem Betriebe gewonnen wird.

Die Bahn verfolgt von Eskichehir ab in genau östlicher Richtung den Pursak auf rund 140 km Länge bis zu seiner Mündung in den Sakaria, der von alters her wieder bekannt ist; ganz in der Nähe liegen die Ruinen des durch Alexander den Großen berühmt gewordenen Gordion. Die Bahn überschreitet den Sakaria und erreicht nach weiterem Verlauf von etwa 120 km in östlicher und nordöstlicher Richtung ihren Endpunkt Angora, das alte Ankyra, wo einst die Galater wohnten, an die Apostel Paulus seinen Brief geschrieben hat. Von Eskichehir ab bis fast nach Angora hin, namentlich im Pursaktal, ist die Gegend reizlos, fast gänzlich unbewaldet und auch wenig angebaut. Angora selbst liegt in der Nähe ausgedehnter Weinberge an einer Felskuppe amphitheatralisch emporsteigend. Seine Blütezeit hat es unter römischer Herrschaft gehabt. Noch heute sind die Überreste des Tempels vorhanden, den die Einwohner Ankyras dem Kaiser Augustus errichtet haben.

Die ganze Strecke von Haidar-Pascha bis Angora, die sich seit 1892 vollständig im Betrieb befindet, ist 578 km lang, also genau so groß, wie die Strecke Cöln—Elberfeld—Kreiensen—Magdeburg—Berlin.

Im Jahre 1893 wurde der Bau einer größeren Zweiglinie in Angriff genommen, die von Eskichehir aus in südöstlicher Richtung bis zur alten Seldschukkenhauptstadt Konia führt. Für den Bau dieser Strecke war unter Mitwirkung der bekannten Unternehmerfirma Ph. Holzmann in Frankfurt a. M. eine besondere und zwar deutsche Baugesellschaft gebildet worden, an deren Spitze der aus dem preußischen Staatsdienst beurlaubte Eisenbahndirektor Mackensen stand. Unter seiner Führung habe auch ich vom Anfang bis zum Ende an diesem Bau teilgenommen. Wenn ich soeben die Baugesellschaft eine deutsche genannt habe, so ist dies dahin zu verstehen, daß die Leitung deutsch war und die ganze Organisation unseren deutschen Gepflogenheiten sich anpaßte. Es waren naturgemäß viele Beamte übernommen worden, die den Bau der Angorastrecke mitgemacht hatten; auch waren viele Ingenieure und Techniker aus Griechenland, wo der Kanal von Korinth fertiggestellt und der Bau

Digitized by Google

der Eisenbahn vom Piräus nach Larissa wegen Geldmangels eingestellt war, zu uns herübergekommen, sodaß der Beamtenkörper ein seltenes Gemisch vieler Nationalitäten bildete. Neben Schweizern, Franzosen, Italienern, Österreichern und Russen waren Griechen zahlreich vertreten, ferner Levantiner, Armenier und vereinzelte Türken, sodaß die deutsche Sprache in den Hintergrund trat und das Französische als allgemeine Geschäftssprache galt.

Die Bahn geht von Eskichehir aus unter teilweiser Benutzung des oberen Pursaktales zunächst auf 66 km Länge in südlicher Richtung nach Alajund, von wo eine Zweigbahn nach der alten, jetzt etwa 30 000 Einwohner zählenden Stadt Kutahia führt. Diese liegt am Fuße des Adjem-Daghs in einer vom Pursak durchströmten fruchtbaren Ebene. Hoch über der Stadt ragen noch heute auf steiler Bergkuppe die teilweise gut erhaltenen Überreste einer alten byzantinischen Burg empor. Die Anfänge der Befestigungen sollen in die Zeiten der Römer zurückführen. Kutahia, wo ich im Anfang des Baues über ein Jahr gewohnt habe, besteht aus einem Gewirr von Gäßchen und Gassen, in denen eng an einander die ausschließlich aus dünnem Holzfachwerk mit Lehmfüllung bestehenden Häuser errichtet sind. Bemerkenswert ist die Anlage der Mehrzahl der größeren Häuser. Die Außenwände der einzelnen Zimmer springen sägeförmig aus der Hauptfront heraus. In den so entstandenen Ecken sind Fenster angelegt, sodass man von jeder Stube aus die ganze Straße übersehen kann. Für die türkischen Frauen, die untätig ihre Zeit im Harem zubringen, ist hierdurch, wenigstens soweit die Vergitterung der Fenster dies zuläßt, für Aussicht und Abwechslung gesorgt. Die Bevölkerung besteht ungefähr zur Hälfte aus Türken, zur anderen Hälfte aus Griechen und Armeniern, welche letzteren beide den ganzen Handel in Händen haben. In der Regel wird hier die nationale Tracht mit den lebhaften, von den Türken geliebten Farben getragen; bei den Männern besteht sie aus einer blauen, mit Stickereien verzierten Jacke, braunen Sackhosen, die nur bis zu den Knieen herabreichen, weißen Strümpfen, einem um den Leib gewundenen roten Shawl und einem roten Fez mit Turban auf dem Kopfe; die Frauen tragen weite bis zu den Knöcheln herabgehende und hier wieder zusammengeschnürte Beinkleider meist von blauer Farbe und ein weißes oder blaues Tuch, das Kopf und Gesicht bis auf die Augen und Oberkörper bedeckt. Bemerkenswert ist die Fayenceindustrie von Kutahia, wo in früheren Zeiten die herrlichen bunten Kacheln, die heute noch die Moscheen von Brussa und anderen Orten zieren, hergestellt worden sind. Jetzt beschränkt sich die Industrie auf kleine Haushaltungsgegenstände, Teller, Töpfe, Kannen, Tischplatten u. dgl., die durch die Eigenart der Kunst einen besonderen Reiz besitzen. Im Bazar zu Konstantinopel befinden sich Verkaufsstellen dieser Waren.

Von Alajund aus geht die Bahn in mehr südöstlicher Richtung nach Duvar, in dessen Nähe, d. h. in einer Entfernung von einer Tagereise, das in der Gelehrtenwelt schnell berühmt gewordene phrygische Löwentor gelegen ist, und erreicht dann Afiun-Karahissar, den Glanzpunkt der Strecke. Aus der Ebene erheben sich hier ganz unvermittelt drei steile Felskegel aus Trachyt, also vulkanischen Ursprungs. Auf dem höchsten dieser Berge, um den die Stadt sich fast kreisförmig herumzieht, sind noch heute die Trümmer einer alten Seldschukkenburg erhalten. Die Seldschukken, die vor den heute herrschenden, aus einem Hirtenvolk hervorgegangenen, früher sehr kriegerischen Osmanen etwa bis Mitte des 14. Jahrhunderts das Land regiert haben, müssen, soweit man aus den Überresten ihrer Bauten schließen kann, ein künstlerisch hochbegabter und tatkräftiger, den Arabern geistig verwandter Volksstamm gewesen sein. Hauptsächlich auf der Strecke von Karahissar bis Konia finden sich die Spuren ihrer Tätigkeit, prächtige Moscheen, Khane, d. h. große befestigte Karawansereien, die in Entfernungen von einer Tagereise untereinander das ganze Land bedeckten, und kühne stattliche Brücken. Von der Tätigkeit der Osmanen, der heutigen Türken, findet man keine Spur.

Kara heißt schwarz und Hissar Burg, Karahissar auf deutsch also Schwarzburg. Als ich im März 1894 zum ersten Male nach Karahissar kam, war in der Nacht vorher Schnee gefallen, der die ganze Gegend weit und breit bedeckte. Nur an dem steilen Burgberg war er nicht liegen geblieben, sodaß mir die treffende Bezeichnung des Ortes sofort vor Augen geführt wurde. Da der Name Karahissar mehrfach vorkommt, hat man dieser Stadt zum Unterschied von den anderen den Beinamen Afiun also Afiun-Karahissar, d. h. Opium-Schwarzburg gegeben, wegen des Opiums, das hier in großen Mengen gewonnen wird. Wenn man Ende Mai oder im Juni das Land bereist, sind große Flächen der weiten Ebene bis nach Akchehir hin mit weiß und violett blühendem Mohn bestanden, der der Gegend ein wunderbar herrliches Aussehen verleiht. Einige Wochen später, wenn der Mohn abgeblüht und die alles versengende Hitze eingesetzt hat, macht die Landschaft einen durchaus öden, traurigen Eindruck, sodaß Vergnügungsreisende nur im Frühjahr oder Frühsommer die Reise dorthin unternehmen sollten. Von Karahissar ab, das seit einigen Jahren, wie bereits erwähnt, eine von einer belgisch-französischen Gesellschaft erbaute Bahnverbindung mit Smyrna besitzt, geht unsere Bahn am Fuß des Sultan-Dagh, eines ansehnlichen Gebirgszuges, dessen Spitzen eine Höhe von 2 600 m erreichen, über Tchai und Akchehir nach Ilghun und von hier am Rande der Salzwüste entlang über den Boz-Dagh nach Konia. Die Bahn bewegt sich hier auf durchaus klassischem Boden. Von Tchai bis Konia ist denselben Weg gezogen

Digitized by Google

Cyrus der Jüngere im Jahre 401 v. Chr., als er sich gegen seinen Bruder Artaxerxes II. empörte und mit einem großen Heere, darunter die griechischen Hilfstruppen mit Xenophon, nach dem Osten aufbrach. Rund 1500 Jahre später waren die Kreuzfahrer in derselben Gegend; denn das alte Antiochia liegt nur eine kleine Tagereise südwestlich von Akchehir auf der anderen Seite des Sultan-Dagh. Funde, die an die alten Zeiten erinnerten, sind beim Bau der Bahn nicht gemacht worden. Es ist dies wohl erklärlich, da abgesehen von der Durchschneidung einiger Felskuppen nur ganz flache Einschnitte, Gräben und Seitenentnahmen hergestellt worden sind.

Die Gegend von Karahissar bis zum Boz-Dagh, dem letzten Gebirgszuge vor Konia, ist ungesund, da die vom Gebirge herunterkommenden Flüsse und Bäche keinen Abfluß zum Meere haben und daher stillstehende Gewässer, die Seen von Eberkiö, von Akchehir und von Ilghün bilden. Beim Bahnbau, besonders bei der Herstellung der Brückenbauwerke, deren Gründungen ein Aufgraben des morastigen Untergrundes erforderten, sind daher viele Fiebererkrankungen vorgekommen. Unser Arzt, der zweimal wöchentlich die Strecke bereisen mußte, nahm stets einige hundert Dosen Chinin mit; es ist aber öfters vorgekommen, daß er sich noch größere Mengen dieses Heilmittels nachkommen ließ. In unmittelbarer Nähe der sumpfigen Landstriche kann man sich wohl schwer gegen Fieberanfälle schützen, sonst ist das beste Mittel dagegen eine einfache Lebensweise. Man darf nur wenig Fleisch essen und muß sich mit leichter Kost, Gemüse und namentlich Obst begnügen. Leichter Landwein ist, in mäßigen Grenzen genossen, nicht schädlich; des Bieres muß man sich aber gänzlich enthalten.

Weit unangenehmer, als das Fieber, waren für uns andere Krankheiten, die während des Bahnbaues im Lande herrschten, namentlich die Cholera, die uns durch die widersinnigsten, von den einzelnen Lokalbehörden getroffenen Absperrmaßregeln überall hemmte, und später die Pocken. Besonders widerlich war hierbei, daß die Pockenkranken sich ohne Scheu auf der Straße zeigten.

Das Land ist auch hier, wie überall in südlichen Gegenden, nur da fruchtbar, wo Wasser vorhanden und auch in verständiger Weise zur Bewässerung benutzt wird. Z. B. bei Tchobanlar, auf deutsch „Hirtendorf" zwischen Karahissar und Tchai sind Wiesen von einer solchen Mächtigkeit des Graswuchses, wie ich es noch nirgends sonst gesehen habe. In der Gegend von Akchehir wachsen Trauben von so wunderbarer Fülle, daß es schwer ist, die einzelnen Beeren zum Essen herauszupicken. Die Erinnerung an die Trauben des gelobten Landes liegt hier nahe. Das Auffallendste ist hierbei, daß auch nicht die geringste Pflege der Weinstöcke

Digitized by Google

stattfindet. Im Gegenteil, nach der Weinlese im Herbst wird der ganze Weinberg von Viehherden abgeweidet und vollständig kahl gefressen. Im Frühjahr entwickeln sich dann aus den Wurzeln neue Triebe, die die schönsten Früchte bringen.

Die großen sumpfigen Seen, die meilenweit mit Schilf bewachsen sind, bieten dem Wild einen vorzüglichen Unterschlupf. Am See von Ilghün sind daher so viele Wildenten und andere Wildvögel, daß man sich beim Vorbeireiten wegen des lauten Kreischens der Tiere nur mit Mühe mit seinem Nebenmann unterhalten kann. Auch viel Schwarzwild gibt es hier, sodaß ein Jägersmann wohl Gefallen an der Gegend finden könnte. Von Ilghün ab wird die Gegend, je mehr man sich der großen Salzwüste nähert, immer trauriger und einförmiger, obwohl auch hier stellenweise sehr guter und anbaufähiger Boden vorhanden ist. Bekannt ist, daß der große Salzsee, der Tuz-Göl der Türken, so großen Salzgehalt hat, daß im Sommer sich auf ihm, ähnlich der Eisbildung auf unsern Gewässern im Winter, Salzkrusten bilden, die sogar Lasten wie Fußgänger mit Sicherheit tragen sollen.

Der Boz-Dagh, ein einsames wüstes Gebirge, bietet bei der klaren durchsichtigen Luft des Südens eine herrliche Aussicht. Im Sommer 1896 habe ich von hier aus den mit ewigem Schnee bedeckten Argäus bei Cäsarea, den höchsten Berg Kleinasiens, der sich fast zu 4000 m Höhe erhebt, ganz deutlich gesehen. Die Luftlinie beträgt rund 260 km, ist also größer, als z. B. die Entfernung von Elberfeld nach dem Brocken. Auch Moltke hat bei seiner Reise von Malatia nach Konia im Herbst 1838 auf eine Entfernung von 50 Stunden bis nahe vor Konia den Riesen gesehen.

Konia selbst liegt am Ende der großen Ebene in der Nähe der Berge, wo wegen des reichlichen Wassers die Fruchtbarkeit des Landes wieder eine bessere ist. Die Seldschukken sollen Konia in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts erobert haben; aber erst rund 200 Jahre später unter Sultan Alaeddin I kamen das Reich und die Stadt zur Blüte. Der alte Teil der Stadt ist heute ein Trümmerhaufen. „Konia", sagt Moltke, „liegt gegenwärtig außerhalb der alten Mauer und bildet eigentlich eine weite Vorstadt von einer Stadt, die nicht mehr existiert." Die Stadtmauer, die aus den Ueberresten alter Tempel und Gebäude errichtet war, ist inzwischen auch verschwunden. Zur Zeit fesseln besonders die Trümmer des Pallastes Alaeddins, die Moltke vor 64 Jahren noch in besserem Zustande gesehen hat, ferner eine größere Zahl von Moscheen und Medressen — Schulen —, deren Erbauer dank der ihnen eigenen Freude an farbiger Wirkung Wände, Pfeiler, Bögen und Kuppeln mit hell leuchtenden bunten Kacheln bekleidet haben. Jetzt sind von diesen Kunstwerken meistens nur spärliche Überreste vorhanden, die die einstige Pracht nur ahnen lassen;

Digitized by Google

aber auch diese werden bald schwinden, wenn für die Unterhaltung der Bauten nicht besser gesorgt wird.

Ende Juli 1896 fand die Eröffnung der Reststrecke Ilghün—Konia statt. Es waren in noch nicht 3 Jahren rund 450 km Eisenbahnen fertiggestellt worden. Die Schwierigkeiten des Baues waren nicht gering. Nicht allein alle Eisenteile, sondern auch andere Baumaterialien, wie Kalk, Dachziegel usw. mußten von Europa eingeführt und auf große Strecken Landwegs in das Innere geschafft werden. Die Eröffnungsfeier war daher besonders festlich und fröhlich. —

Seit Herbst 1896 hat der Eisenbahnbau in diesem Teile Kleinasiens geruht. Für die Fortsetzung nach dem Gebiet des Euphrat und Tigris sowie weiter nach Bagdad und dem persischen Golf kommen zwei Wege in Betracht, einmal die Verlängerung der nördlichen Zweiglinie von Angora aus über Kaisarieh, Siwas durch den Antitaurus über Malatia, Diarbekir und Mossul nach Bagdad und weiter, oder unter Benutzung des südlichen Zweiges von Konia aus in der Richtung Adana, Marrasch, Aintab, Urfa, Diarbekir nach Bagdad. Als die deutsche Studienkommission, an deren Spitze neben dem Generalkonsul Stemrich in Konstantinopel die Geheimen Bauräte Mackensen und v. Kapp, die Erbauer der älteren Strecken, standen, im Herbst 1899 zusammentrat, sollten beide Linien in den Bereich der Untersuchungen gezogen werden. Plötzlich nahm man jedoch von der nördlichen Linie Abstand und bereiste nur die südliche Linie von Konia aus. Ob hier politische Rücksichten auf Rußland obgewaltet haben oder nur Erwägungen technischer und finanzieller Natur maßgebend gewesen sind, wage ich nicht zu entscheiden. Sicher dürfte sein, daß vom türkischen Kriegsministerium und Generalstab der nördlichen Linie stets der Vorzug gegeben worden ist, weil sie einerseits erheblich näher der türkisch-russischen Grenze liegt und andrerseits auch mehr mitten durch das Land geht, dies also besser aufschließt und auch gegen einen Handstreich von der Küste her vollständig gesichert wäre. Die Frage ist jetzt durch die Erteilung der Konzession entschieden. Die Bahn soll von Konia ausgehen, zunächst die Städte Karaman und Eregli berühren, alsdann nach Durchbrechung des Taurus, wo die berühmten zilizischen Pässe benutzt werden, in die Küstenebene hinabsteigen und nach Erreichung der Stadt Adana möglichst abseits vom Meere über das Amanusgebirge geführt werden. Sie wendet sich alsdann zunächst südlich und später östlich, sodaß die wichtigen Orte Aintab nördlich der Bahn und Haleb—Aleppo südlich der Bahn liegen bleiben. Man hat also den größten Werth auf eine möglichst kurze Linie für den Durchgangsverkehr gelegt. Beide Orte sollen mittels Stichbahnen an die Hauptlinien angeschlossen werden, Da eine von Damaskus ausgehende, über Homs nach Norden führende,

Digitized by Google

von einer französischen Gesellschaft geplante Eisenbahn bis Aleppo durchgeführt werden soll, würde also auch Damaskus Anschluß an die große Bagdadbahn erhalten. Die letztere erreicht bei ihrem Lauf nach Osten bei Biredjik den Euphrat. Dieser Fluß, der oberhalb ein wildes Gebirgswasser ist, tritt hier aus steilen Bergwänden hervor und bleibt von nun ab bis zu seiner Mündung in der Ebene, sodaß er für die Schiffahrt nutzbar gemacht werden könnte. Für eine Ueberbrückung des Flusses ist hier die geeignete Stelle vorhanden. Die Stadt Biredjik liegt am linken Ufer des Flusses am Fuße mehrerer Hügel. Etwa 3 Stunden westlich auf der rechten Seite des Flusses liegt Nisib, wo am 24. Juni 1839 die türkischen Truppen unter Hafis-Pascha von den Ägyptern unter Ibrahim-Pascha besiegt wurden. Den Türken war bekanntlich Moltke als Müsteschar — Ratgeber — beigegeben worden. Der Erfolg wäre auch auf ihrer Seite gewesen, wenn sie die Ratschläge Moltkes befolgt hätten.

Die Bahn geht von Biredjik ab durch das obere Mesopotamien, die sogenannte Steinwüste, die im Frühling eine unabsehbare grüne Fläche mit sanften Terrainwellen, im Sommer eine versengte öde Steppe bildet. Die Bahn vermeidet, soweit angängig, die Ausläufer der Gebirge und geht in möglichst gerader Richtung über Harran und Nissibin auf die Stadt Mossul am Tigris los, sodaß Urfa, das alte Edessa, eine auch heutigen Tages noch schöne und ansehnliche Stadt, die mit ihren Obst- und Weidenbäumen eine wahre Oase in der Wüste bildet, nur mittels einer Zweigbahn Bahnanschluß erhalten kann.

Bei Mossul, das Hauptkarawanenstation zwischen Aleppo und Bagdad ist und auf dem rechten Ufer des Tigris gegenüber den auf dem linken Ufer befindlichen Ruinen von Ninive liegt, war ursprünglich eine Brücke über den Tigris geplant, um die Bahn auf dem dichter bevölkerten linken Ufer dieses Flusses über Altün-Köprü und Kerkuk nach Bagdad zu führen. Die zahlreichen gänzlich verwilderten Gebirgsflüsse, die von Kurdistan her dem Tigris zuströmen, sollen hauptsächlich Veranlassung gewesen sein, von dieser an und für sich wohl richtigen Linienführung Abstand zu nehmen. Die Flüsse bilden namentlich beim Austritt aus dem Gebirge, wie ich dieses beim Bau der am Fuße des Sultan-Dagh gelegenen Strecke Tchai-Akchehir vielfach beobachtet habe, große lockere Schuttkegel und ändern fast nach jeder Regenperiode ihren Lauf vollständig, sodaß außerordentlich kostspielige Flußverlegungen und Uferschutzbauten bei dieser Führung der Linie erforderlich geworden wären. Da anzunehmen ist, daß die räuberischen Beduinenstämme genügend in Schach gehalten werden können, bleibt die Bahn daher bis Bagdad auf dem rechten Ufer des Tigris; nur nach der persischen Grenze bei Hanekin, von wo große Pilgerscharen zu erwarten sind, die nach Kerbela und Nedjef wandern, soll

Digitized by Google

mittels Ueberbrückung des Tigris eine Stichbahn angelegt werden. Bei Bagdad, der alten Kalifenstadt, die zur Zeit ihrer Blüte mehr als 1 Million Einwohner gezählt haben soll, heute deren ungefähr nur 70 000 besitzt und eine günstige Lage in fruchtbarer Gartenlandschaft hat, verläßt die Bahn wieder den Tigris, der in seinem unteren Lauf entsetzlich verwildert sein soll, und geht auf das rechte Ufer des Euphrat zurück. Sie durchschneidet die früher so fruchtbaren Gefilde Babyloniens, die durch Wiederherstellung von Bewässerungsanlagen voraussichtlich wieder in das alte Zauberland verwandelt werden könnten, berührt den Wallfahrtsort Kerbela, das Mekka der Schiiten, den zweiten nicht minder wichtigen Wallfahrtsort Nedjef oder Meschhed Ali, wo Ali, der Schwiegersohn Mohameds, der von den Schiiten als sein wahrer Nachfolger betrachtet wird, begraben ist, und zieht sich östlich des Sees von Nedjef weiter nach Süden hin. Der See soll nach Mitteilung des Barons Nolde, der im Jahre 1892 große Studienreisen in Arabien und Mesopotamien ausgeführt hat, zur Zeit nicht mehr vorhanden sein. Die Hauptbahn läßt das vielgenannte Basra am Schatt el Arab, das gleichfalls nur eine kleine Zweigbahn erhält, links liegen und erreicht bei Kasima am Golf von Kuweit den persischen Meerbusen. Ohne die im ganzen rund 350 km langen Stichbahnen wird die noch zu erbauende Bahn eine Länge von etwa 2500 km erreichen. Sie wird den kürzesten Weg von Europa nach Indien bilden und die Fahrtdauer erheblich abkürzen. Beispielsweise wird die Fahrzeit von London nach Bombay künftighin über Konstantinopel—Kasima nur 11 Tage, nach anderen anscheinend nicht ganz zuverlässigen Quellen sogar nur 9 Tage betragen gegenüber 15 Tagen, die die Reise über Brindisi und durch den Suezkanal jetzt erfordert. Weitere ganz erhebliche Abkürzungen dürften zu erreichen sein, wenn die Bahn später durch Persien und Beludjistan oder Afghanistan nach Indien fortgesetzt werden könnte.

Der jetzt herzustellenden Ueberlandbahn, deren Ausgangspunkt Konstantinopel wegen des unmittelbaren Anschlusses an das europäische Eisenbahnnetz so günstig gelegen ist, daß ihr durch keine neue Bahn weder von Smyrna noch von Suez aus, wie die Engländer wohl wünschen, ein ernstlicher Wettbewerb bereitet werden kann, wird die Beförderung der indischen und ostasiatischen Post und auch ein großer Durchgangspersonenverkehr zufallen. Die Einnahmen aus diesem Verkehr werden aber zunächst wohl noch keinen ausreichenden Einfluß auf die Verzinsung des schätzungsweise etwa 500 bis 600 Millionen Mark betragenden Anlagekapitals ausüben. Da auch bei der äußerst dünnen Bevölkerung der von der Bahn durchzogenen Gegenden, bei dem gänzlichen Mangel an Massenprodukten, an Bergwerks- und Industrieerzeugnissen der Orts- und Binnenverkehr einschließlich des Umschlagverkehrs in den Seehäfen zu-

Digitized by Google

nächst nur geringe Einnahmen bringen wird, so ist es ausgeschlossen, daß eine so großartige Anlage sich in der ersten Zeit ihres Bestehens in genügendem Maße rentieren wird. Wenn auch vom rein deutschen Standpunkt aus nicht erfreulich, so ist es daher doch erklärlich und vielleicht auch noch aus politischen Rücksichten geboten gewesen, daß — Zeitungsnachrichten zufolge — unsere deutschen Banken den Franzosen einen Anteil von 40 % an dem Unternehmen abgetreten haben. Aber auch bei dieser verbreiterten Grundlage, auf die das Unternehmen hiernach gestellt ist, würde seine Durchführung noch fraglich sein, wenn nicht der türkische Staat durch eine Zinsgarantie helfend einzugreifen sich bereit erklärt hätte. Es mag für den Staat bei seinen bekannten finanziellen Nöten sehr schwierig sein, eine solche Unterstützung zu leisten; ein Ausweg wird aber gefunden werden müssen, da die Vorteile der Bahnanlage für ihn ganz gewaltig sind. Zunächst ist in militärischer Hinsicht zu erwähnen, daß die Türkei später bei einem Aufstand in Armenien, Kurdistan oder Arabien schnell und tatkräftig einzugreifen in der Lage sein wird und andrerseits bei einem europäischen Kriege nunmehr die großen Hilfskräfte, die das ganze Hinterland östlich und südlich von Konia bis Bagdad und weiter verfügbar hat, zur Verwendung heranziehen kann. Schon die zur Zeit im Betrieb befindlichen Eisenbahnen haben im Feldzug gegen Griechenland im Frühjahr 1897 außerordentlich zur schnellen Schlagfertigkeit der Armee beigetragen. Das ganze Land ist ähnlich wie bei uns in Bezirkskommandos geteilt, die die Einberufung der Reservisten und Landwehrleute sowie die Bildung der einzelnen Truppenkörper zu bewirken haben. Wie mir von einem Augenzeugen, einem früheren österreichischen Soldaten, erzählt wurde, ist z. B. im Jahre 1896, als der Aufstand auf der Insel Kreta ausbrach, in Karahissar ein Landwehrbataillon binnen 8 Tagen zusammengezogen, eingekleidet, feldmarschmäßig ausgerüstet und alsdann sofort mit der Bahn zur Küste befördert worden.

Auch für die innere Verwaltung des Staates ist die Bahn von der allergrößten Wichtigkeit. Zur Zeit sind die Gouverneure im Innern in Wirklichkeit die reinen Paschas. Auch die bestgemeinten Anordnungen der Regierung werden nicht ausgeführt, strenge Befehle des Ministeriums nicht befolgt, wenn es den Beamten nicht paßt. Eine stramme Überwachung durch die Regierung ist zur Zeit nicht ausführbar. Daß die Steuerkraft des Landes durch die Eisenbahnanlage gehoben wird, daß der Handel und namentlich die Landwirtschaft gewinnen werden, bedarf wohl keiner Beweisführung; jedoch möchte ich vor allzugroßen Hoffnungen in dieser Beziehung warnen. Zunächst ist hierbei die Schwerfälligkeit der alteingesessenen türkischen Bevölkerung, die zumeist die

Digitized by Google

Landwirtschaft betreibt, ein sehr großes Hindernis. Eine Ausnahme machen nur die Muhadjirs, d. h. die mohamedanischen Flüchtlinge, die aus Europa, aus der Dobrudscha, aus Bulgarien, Rumelien, aus dem russischen Teil des Kaukasus und neuerdings aus der Insel Kreta nach Beseitigung der türkischen Herrschaft nach Kleinasien ausgewandert sind. Man sieht schon von weitem, wenn man sich einer Ansiedelung nähert, an der Art der Bestellung des Feldes, ob hier alteingesessene Türken oder europäische Einwanderer wohnen. Während beispielsweise die ersteren noch die alten zweirädrigen entsetzlich quietschenden Karren mit Scheibenrädern und drehbaren Achsen benutzen und meistens statt des Pfluges nur einen Baumstamm verwenden, mit dem die Ackerkrume nur leichthin aufgeritzt werden kann, haben die Muhadjirs vierrädrige Wagen, auf denen größere Lasten befördert werden können, und zweckentsprechende Pflüge. Das größte Hemmnis für ein vollkommenes Aufblühen der Landwirtschaft bildet der gänzliche Mangel an Wald in dem größten Teile des Landes. Durch die Jahrhunderte andauernde Verwüstung der Wälder, wozu besonders auch die Weidewirtschaft mit Schafen und Ziegen ihr Scherflein beigetragen hat, ist man jetzt so weit gekommen, daß die Gebirgszüge, ähnlich wie in Italien und Griechenland, meistens aus nackten Felsmassen bestehen. Im Frühjahr bei der Schneeschmelze fließt daher das Wasser unendlich schnell vom Gebirge ab, die Flüsse richten in der Ebene großen Schaden an, und im Spätfrühling und im Sommer nach Eintritt der Hitze ist kein Wasser zur Bewässerung vorhanden. An den wenigen Stellen, wo solches zur Verfügung steht, gedeiht alles, wie ich schon erwähnt habe, in üppiger Fülle. Es werden Gemüse, Weißkraut, Blumenkohl, Bohnen, Gurken, Melonen usw., ferner Obst, namentlich Kirschen, Pflaumen und Birnen in einer Pracht gezogen, wie man es hier zu sehen niemals Gelegenheit hat.

Es wird ungemein schwierig sein, der verrotteten Waldwirtschaft mit Erfolg entgegenzuwirken. Daher kann nur angenommen werden, daß die den Ackerbau treibende Bevölkerung nach und nach aus ihrer Gleichgültigkeit aufgerüttelt und durch die Vorteile, die ihr durch den leichten Absatz ihrer Erzeugnisse mittels der Eisenbahn gewährt werden, zum tatkräftigen Betrieb ihrer Wirtschaft angespornt wird. Hierdurch wird auch allmählich eine Besserung in den Einnahmen der Eisenbahn herbeigeführt werden.

Abseits der Eisenbahn im Innern des Landes liegt noch manches im Argen. Chausseen sind nur in ganz geringem Umfange vorhanden, und wo sie hergestellt sind, fehlen meistens die kostspieligen Brückenbauten, sodaß bei jedem Flußlauf eine Unterbrechung des Straßenzuges eintritt. Ein Reisen mittels Wagen ist daher nicht durchführbar, man

Digitized by Google

bedient sich in der Regel zu diesem Zweck des Reitpferdes. Dieses Reisen zu Pferd ist nicht so unangenehm, als man gemeinhin glauben möchte. Ein Stückchen von einem Reitersmann steckt wohl, teilweise unbewußt, in jedem Menschen. Für meine Person habe ich wenigstens eine ungemeine Freude darin empfunden, hoch zu Roß ohne Rücksicht auf Weg und Steg ein unbekanntes Land zu durchstreifen. Ich denke noch mit fröhlicher Erinnerung an meine erste Reise nach Konia im Sommer 1894, namentlich an den Aufstieg zur Paßhöhe des Boz-Dagh, wo die Erwartung kaum zu zügeln war, möglichst bald das gepriesene Land, die große fruchtbare Ebene von Konia erblicken zu können. Die Enttäuschung war nachher groß; aber die Freude, die der Reiz des Unbekannten ausübt, hatte ich doch in vollen Zügen genossen.

Hotels gibt es im Innern des Landes natürlich nicht. Man findet überall nur leere Logierzimmer und muß daher seinen ganzen Hausrat, Bett, Tisch und Stühle sowie Koch und Kücheneinrichtung samt den Lebensmitteln, sehr häufig auch noch Brennmaterial und das Futter für die Pferde auf einem Planwagen mitschleppen. Daß das Quartier manchmal viel zu wünschen übrig läßt, ist selbstverständlich. Öfters habe ich mit der ganzen Dienerschaft, Kutscher und Gendarmen meinen Schlafraum teilen müssen. Hierzu kommt noch, daß das Klima durchaus nicht so milde ist, wie nach der südlichen Lage des Landes erwartet werden könnte. Am Tage in der Sonnenglut ist es kaum erträglich, dafür aber Nachts häufig kühl, und einen Winter gibts auf der kleinasiatischen Hochplatte, wie man ihn hier nicht besser erleben kann. Von Weihnachten 1895 bis Ostern 1896 hatten wir ununterbrochen Schnee, Nachts oft bis 15° Kälte. Man muß sich daher bei Vorbereitungen zu längerem Aufenthalt in Kleinasien sehr sorgfältig und reichlich mit Kleidungsstücken versehen.

Die Beförderung der Erzeugnisse der Landwirtschaft und der übrigen Handelswaren erfolgt abseits der Eisenbahnen auf größere Entfernungen durch Kamele. Es ist ausschließlich das einhöckerige Dromedar im Gebrauch, das 200 bis höchstens 250 kg schleppt und 20 bis 25 km täglich zurücklegt. Je 6 bis 7 Dromedare werden mit leichten Ketten verbunden und unterstehen einem Führer, der in der Regel auf einem Esel voranreitet. Die Leute sind ganz ungemein abgehärtet, schlafen auch bei der strengsten Kälte unter sehr luftigen Zelten oder auch, wie ich es öfters zu beobachten Gelegenheit hatte, im Freien nur in einen dicken Filzmantel eingewickelt.

Mit den Schulen ist es im allgemeinen noch schwach bestellt. In den größeren Städten sind hier und da stattliche Schulgebäude errichtet worden. Ich wohnte auch gelegentlich der feierlichen Schlußprüfung

Digitized by Google

einer türkischen Schule in Karahissar bei, wo sogar französischer Unterricht, allerdings in ganz bescheidenem Maße, vorgeführt wurde. Zum Schluß wurden, ganz wie bei uns, Preise an die besten Schüler verteilt. In erster Linie soll sich der Unterricht in den türkischen Schulen naturgemäß auf die Religion, auf die Erläuterung des Koran erstrecken. Neuerdings sind von amerikanischen Missionsanstalten sowie von französischen Orden, hauptsächlich Augustinermönchen, von welch letzteren ich stets als compatriote, als ihr Landsmann, begrüßt wurde, Schulen an einzelnen bedeutenderen Orten gegründet worden; diese werden aber hauptsächlich nur von Armeniern besucht. Die Entwicklung des Landes wird durch seine Schulen in der nächsten Zeit voraussichtlich nur in sehr geringem Maße gefördert werden.

Wenn ich mich nun zum Schluß der Frage zuwende, welche Vorteile unserem deutschen Vaterland aus dem großen Unternehmen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft erwachsen werden, so möchte ich zunächst anführen, daß die Anlage von deutschen Ansiedlungen sowohl in Kleinasien als auch in Mesopotamien von den maßgebenden Kennern und Persönlichkeiten, dem verstorbenen Direktor der Deutschen Bank G. von Siemens und dem General Frhr. von der Goltz sowie von dem landwirtschaftlichen Beirat im türkischen Ministerium Hermann, der früher jahrelang Kulturinspektor bei den anatolischen Eisenbahnen gewesen ist und sich sehr eingehend mit den einschlägigen Verhältnissen beschäftigt hat, wenigstens zur Zeit für unzweckmäßig erachtet wird. Besonders möchte ich hier auf einen sehr gründlichen und erschöpfenden Aufsatz über „die wirtschaftliche Erschließung Kleinasiens“ von Professer v. Düring in Konstantinopel im Dezemberheft der Zeitschrift „Asien“, dem Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft, hinweisen. Es wird hier m. E. in überzeugender Weise nachgewiesen, daß einerseits Ansiedelungen im kleinen der Willkür der Beamten vollständig preisgegeben sind und daher bei den jetzigen traurigen Zuständen in Justiz und Verwaltung nicht bestehen können, und andrerseits größere geschlossene Ansiedelungen, die unter deutschen Schutz gestellt werden müßten, sowohl bei den Bewohnern des Landes als auch bei der türkischen Regierung dem größten Mißtrauen begegnen müßten, sodaß alle Vorteile, die uns jetzt durch das Vertrauen der Türken zu unserem Kaiser und seiner Politik zugewendet werden, in Wegfall kommen würden. Aber wenn wir auch von der Gründung eigener Ansiedelungen in diesen einst so gesegneten Ländern Abstand nehmen müssen, so ist der Nutzen, den Deutschland aus der Bahnanlage zieht, doch noch sehr beträchtlich. Zunächst werden, soweit nicht mit den angeblich finanziell beteiligten Franzosen besondere Abmachungen getroffen sind sämtliche Oberbaumaterialien, Schienen, Schwellen und Kleineisen-

Digitized by Google

zeug, sämtliche eisernen Brücken, Zement, Kalk, Dachziegel und andere Baumaterialien, ferner die Betriebsmittel, Lokomotiven und Wagen, die mechanischen Einrichtungen der Wasserstationen und sonstige maschinellen Anlagen, die der Bau und Betrieb einer Eisenbahn vielfach erfordert, in erster Linie aus Deutschland bezogen werden. Sodann werden neben deutschen Ingenieuren und Technikern auch deutsche Handwerker, namentlich Zimmerleute, Tischler, Klempner und Schlosser eine sehr lohnende Beschäftigung finden. Die Hauptsache aber ist, daß das Ansehen Deutschlands, das jetzt schon in der Türkei wohl an erster Stelle steht, noch weiter mächtig gehoben und somit dem ganzen deutschen Handel nach der Levante eine gewaltige Förderung zuteil werden wird. Wir können also mit Recht stolz auf das große Unternehmen sein, und da es in guten Händen ruht, frohen Mutes in die Zukunft blicken.

Digitized by Google

Die unter königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen im Königreich Sachsen

im Jahre 1901.[1])

1. Längen.

Am Jahresschluß 1901 betrug für die königlich sächsischen Staatseisenbahnen

die Eigentumslänge[2])	. . . . .	3 027,32 km,
„ Betriebslänge[3])	. . . . .	3 058,20 „ .
davon waren zwei und mehrgleisig	.	890,61 „ .

Als Nebenbahnen wurden 1 252,99 km betrieben, davon 410,19 km schmalspurig.

Die Gesamtlänge von 3 058,20 km besteht aus 28,94 % zweigleisigen Strecken, 30,09 % eingleisigen Vollbahnen, 27,56 % eingleisigen Nebenbahnen und 13,41 % Schmalspurbahnen.

Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt berechnet sich für die sächsischen Staatsbahnen zu

3 047,29 km für den Güterverkehr und
2 995,05 „ „ „ Personenverkehr.

[1]) Vergl. Statistik für 1900 Archiv 1902 S. 133 ff.

Die nachstehenden Mitteilungen sind dem von der königlich sächsischen Regierung veröffentlichten Jahresbericht entnommen: Statistischer Bericht über den Betrieb der unter königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen, mit Nachrichten über Eisenbahnneubau im Jahre 1901. (Hierzu eine Übersichtskarte vom Bahnnetz.) Herausgegeben vom königlich sächsischen Finanzministerium. Dresden, 1902.

Abweichungen von den Angaben des Vorjahres beruhen auf neueren statistischen Mitteilungen.

[2]) Hiervon liegen 302,98 km im Ausland.

[3]) Nach Abzug von 12,92 km verpachteten eigenen und Zurechnung von 43,80 km gepachteten und 0,30 km mitbenutzten fremden Strecken.

Digitized by Google

Die Betriebslänge der unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen betrug 95,09 km, davon 41,02 km für Personen- und Güterverkehr (darunter 26,61 km im Vollbetrieb) und 54,07 km Kohlenzweigbahn und Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr.

Außerdem sind noch 292,84 km dem öffentlichen Verkehr nicht dienende Anschlußbahnen vorhanden.

Die Länge der unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen betrug hiernach am Jahresschluß 1901 zusammen 3153,29 km (3129,11 km in 1900), davon lagen im Königreich Sachsen 2 766,38 km (einschl. 51,94 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung).

Im Königreich Sachsen liegen noch 150,32 km Bahnen unter fremder Verwaltung.

Die Gesamtlänge der im Königreich Sachsen betriebenen Bahnen betrug Ende 1901 = 2 916,70 km (gegen 2 909,12 km im Vorjahr), d. i. durchschnittlich auf je 100 qkm Fläche = 19,45 km (19,40 km im (Vorjahr).

2. Bau- und Anlagekapital.

Es betrug am Jahresschluß für die Staatseisenbahnen:		1900	1901
das Baukapital überhaupt	ℳ	967 206 084	1 000 031 082
für 1 km mittlere Eigentumslänge	„	321 192	329 449
das Anlagekapital	„	912 779 596	945 604 595
für 1 km Bahnlänge	„	303 118	311 518
das mittlere Anlagekapital (durch den Betriebsüberschuß zu verzinsen)	„	893 988 524	929 577 413
für 1 km mittlere Eigentumslänge	„	297 863	307 343

Von dem Anlagekapital entfallen auf Fahrbetriebsmittel bis Ende 1901 = 171 719 550 ℳ (gegen 165 647 367 ℳ im Vorjahr).

Das größte Anlagekapital für 1 km durchschnittliche Eigentumslänge mit 985 096 ℳ entfiel auf die Linie Bodenbach—Dresden und mit 795 175 ℳ auf die Linie Leipzig—Dresden (mit Großenhain—Priestewitz).

Das Durchschnittskapital für 1 km betrug:		1900	1901
für Vollspurbahnen	ℳ	336 616	345 647
„ Schmalspurbahnen	„	94 443	96 962
überhaupt	„	303 118	311 518

Digitized by Google

Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privateisenbahnen[1]) betrug in 1901:

für die Bahnlinien	Anlage-(Aktien-)kapital ℳ	Baukapital im ganzen ℳ	Baukapital durchschn. für 1 km Bahnlänge ℳ
Zittau—Reichenberg . . 26,61 km (Vollspur)	11 250 000	10 891 688	409 308
Zittau—Oybin—Jonsdorf 14,45 „ (Schmalspur)	1 600 000	1 600 000	111 034

8. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am Jahresschluß waren bei den Staats- und Privatbahnen an Betriebsmitteln vorhanden und wurden geleistet:

Es waren vorhanden	bei den Staatsbahnen 1900	bei den Staatsbahnen 1901	bei den Privatbahnen (im Staatsbetrieb) 1900	bei den Privatbahnen (im Staatsbetrieb) 1901
Lokomotiven . . . . . Stück	1 302	1 387	11	11
Personenwagen . . . . . „	3 629	3 777	32	33
darin Plätze . . . . . Anzahl	158 306	168 721	1 248	1 300
Gepäckwagen . . . . . Stück	605	649	5	5
Güterwagen, bedeckte . . „	11 174	11 213	37	38
„ offene . . . „	19 357	19 761	96	96
„ im ganzen . „	30 531	30 974	133	134
Ladefähigkeit der Güterwagen . . . . . t	327 183	335 241	1 235	1 250
Postwagen . . . . . Stück	195	197	—	—

Außerdem waren am Ende des Jahres 1901 noch 317 Hilfswagen mit zusammen 660 Achsen vorhanden, deren Anschaffungskosten 629 162 ℳ betragen haben.

Auf 1 km der unter Staatsverwaltung stehenden Staatseisenbahnen entfallen durchschnittlich an Betriebsmitteln:

[1]) Die 25,28 km lange Vollspurbahn Altenburg—Zeitz ist am 1. Januar 1896 durch Ankauf in den Besitz des königlich sächsischen Staates übergegangen.

Digitized by Google

		1900	1901
Lokomotiven	Anz.	0,43	0,45
Personenwagenachsen	„	2,91	3,07
„ plätze	„	53,06	56,2
Zugführer und Gepäckwagenachsen .	„	0,43	0,46
Güterwagenachsen	„	20,59	20,91
Gepäck- u. Güterwagen, Ladegewicht	t	109,50	110,75

Die Anschaffungskosten der am Ende des Betriebsjahres vorhandenen Betriebsmittel der Staatseisenbahnen betrugen in 1901 = 186 207 414 ℳ, für die Zittau—Reichenberger Bahn = 594 293 ℳ und für die Zittau—Oybin—Jonsdorfer Bahn 257 827 ℳ.

Davon entfielen	bei den Staatsbahnen ℳ	bei der Zittau—Reichenberger Bahn ℳ	bei der Zittau—Oybin—Jonsdorfer Bahn ℳ
auf Lokomotiven und Tender . .	68 335 763	248 974	100 000
„ Personenwagen	35 945 490	106 206	95 760
„ Gepäck- und Güterwagen . .	81 926 161	239 113	62 067

Geleistet wurden	bei den Staatsbahnen 1900	bei den Staatsbahnen 1901	Privatbahnen (im Staatsbetrieb) 1900	Privatbahnen (im Staatsbetrieb) 1901
a) von den Lokomotiven:				
Nutzkilometer . . . . . km	33 886 592	33 138 229	301 028	287 269
davon Zugkilometer . . „	31 650 423	31 324 268	270 882	264 042
Lokomotiv- u. Rangierkm „	49 825 076	48 245 805	461 761	437 286
b) von den Wagen:				
Achskilometer . . . . . „	1 122 977 799	1 071 617 243	4 879 673	5 052 009
davon:				
Personenwagen . . . . . „	329 633 197	308 354 783	1 698 998	1 703 032
Gepäckwagen . . . . . „	45 319 759	46 154 563	278 879	352 830
Güterwagen . . . . . „	748 024 843	717 107 897	2 901 796	2 996 147
außerdem v. d. Postwagen „	25 565 100	26 402 700	261 217	253 804

Digitized by Google

Auf sämtlichen von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden (ohne die Bauzüge) in 1901 zusammen 960 415 Züge (gegen 964 422 in 1900) abgelassen. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge kommen 22 224 geförderte Züge während des Jahres.

4. Verkehr.

		Staatsbahnen		Privatbahnen (im Staatsbetrieb)	
		1900	1901	1900	1901
Befördert wurden:					
Reisende	Anz.	67 244 472	66 439 309	1 204 917	1 147 965
Güter (gegen Frachtberechnung) . .	t	25 783 535	24 197 704	462 067	406 225
Die Reisenden legten zurück:					
Personenkm	km	1 406 029 545	1 383 984 061	14 965 687	14 256 385
durchschnittlich jede Person	„	20,91	20,83	11,24	11,36
Die Güter haben zurückgelegt:					
Tonnenkm	tkm	1 755 703 975	1 605 784 659	9 309 125	7 797 752
durchschnittlich jede Tonne Gut . . .	km	68,09	66,36	14,06	14,49
Es sind dabei eingekommen:					
auf 1 Person und km	₰	2,78	2,79	3,31	3,22
„ 1 t und km . .	„	4,28	4,38	8,61	8,77

Durchschnittlich kamen auf jedes Kilometer mittlerer Bahnlänge:

	Beförderte Personen	Befördertes Gütergewicht
	Anzahl	t
bei den Staatsbahnen	22 183	7 941
„ der Zittau—Reichenberger Bahn . .	28 105	14 213
„ „ Zittau—Oybin—Jonsdorfer Bahn	27 764	1 944

Digitized by Google

Nach den Wagenklassen verteilen sich die Reisenden und die Einnahmen im Personenverkehr in 1901 wie folgt:

Es kamen 1901	Reisende	durchschnittliche Einnahme		Fahrt einer Person
	in Prozenten der Gesamtzahl %	auf jede Person ℳ	auf jedes Personen-km ₰	km
bei den Staatseisenbahnen:				
auf die I. Klasse	0,33	5,72	7,30	78,34
„ „ II. „	7,37	1,46	4,56	32,09
„ „ III. „	64,38	0,56	2,81	19,95
„ „ IV. „	26,45	0,34	1,92	17,73
„ Militär	1,57	0,53	1,09	48,24
überhaupt . . .	100,00	0,58	2,79	20,83
bei der Zittau—Reichenberger Bahn:				
auf die I. Klasse	0,17	0,99	5,05 [1]	19,54
„ „ II. „	6,87	0,77	4,38	17,61
„ „ III. „	89,36	0,44	2,98	14,70
„ „ IV. „	2,81	0,26	2,12	12,16
„ Militär	0,79	0,25	1,50	16,84
überhaupt . . .	100,00	0,46	3,07	14,95
bei der Zittau—Oybin—Jonsdorfer Bahn:				
auf die I. Klasse	—	—	—	—
„ „ II. „	2,37	0,55	5,72	9,63
„ „ III. „	96,14	0,26	3,35	7,79
„ „ IV. „	—	—	—	—
„ Militär	1,49	0,11	1,04	10,19
überhaupt . . .	100,00	0,27	3,38	7,87

[1] Der Durchschnittsertrag der I. Klasse erscheint nur unbedeutend höher als der der II. Klasse, weil unter den Fahrkarten I. Klasse die den Durchschnitt herabmindernden Zeitkarten überwiegen.

Digitized by Google

Der stärkste Personenverkehr des Jahres 1901 fiel mit 6 569 689 Personen und 4 556 778 ℳ Einnahme auf den Monat Juli. Im Güterverkehr kam die größte beförderte Last mit 2 192 866 t und die größte Frachteinnahme von 6 437 425 ℳ auf den Monat Oktober.

Die Verkehrsschwankung betrug im Personenverkehr 44,34 %, im Güterverkehr 24,54 %.

Von den auf den Staatsbahnen beförderten Gütermengen kamen:

auf den Binnenverkehr	39,14 %
„ „ direkten Verkehr	53,32 „
„ „ Durchgangsverkehr	7,54 „

An Frachteinnahmen ergaben sich in 1901 (gegenüber 1900):

durchschnittlich:	1900	1901
für die Tonne Gut . . . . . ℳ	2,92	2,91
„ das Tonnenkilometer . . . ₰	4,28	4,38

Die durchschnittliche tägliche Transportleistung der königlich sächsischen Staatseisenbahnen betrug:

		1900	1901
Personen	Anzahl	184 231	182 026
Einnahme davon	ℳ	110 176	108 627
Güter	t	69 350	66 295
Einnahme davon	ℳ	207 409	193 866

Die Gesamteinnahme für alle Transporte (nach Abzug der Rückerstattungen) betrug:

in 1901	110 044 042	ℳ
oder durchschnittlich für den Tag	301 491	„
dagegen in 1900	115 496 447	„
oder durchschnittlich für den Tag	316 429	„

Ueber den Gesamtkohlenverkehr auf den sächsischen Staats- und mitverwalteten Privatbahnen ergeben sich für 1901 gegenüber 1900 die nachstehenden Zahlen:

Digitized by Google

		1900	1901
Zahl der beförderten Tonnen (Stein- und Braunkohlen)	t	11 854 592	11 069 709
davon blieben im eigenen Bahnbereich	%	82,21	82,65
auf Steinkohlen kamen	„	40,94	39,48
„ Braunkohlen „	„	59,06	60,52

5. Finanzielle Ergebnisse.

A. Staatseisenbahnen:

Es betrug:		1900	1901
die Gesamteinnahme	ℳ	136 984 762	132 073 938
durchschnittlich auf:			
1 km Bahnlänge	„	45 300	43 341
1 Nutzkm	„	4,042	3,985
1 Wagenachskm	„	0,118	0,120
die Ausgabe	„	103 891 273	103 865 203
durchschnittlich auf:			
1 km Bahnlänge	„	34 356	34 084
1 Nutzkm	„	3,066	3,134
1 Wagenachskm	„	0,089	0,094
der Überschuß	„	33 093 489	28 208 734
durchschnittlich auf:			
1 km Bahnlänge	„	10 944	9 257
1 Nutzkm	„	0,976	0,851
1 Wagenachskm	„	0,029	0,026
In Prozenten des mittleren Anlagekapitals	%	3,70	3,035 [1])

[1]) Die Verzinsung des Anlagekapitals der Staatseisenbahnen betrug:

im Jahre 1851	3,15 %	im Jahre 1881	4,57 %
„ „ 1861	5,59 „	„ „ 1891	4,72 „ und
„ „ 1871	7,07 „	„ „ 1901	3,04 „ .

Die höchste Verzinsung brachten das Jahr 1865 mit 7,23 % und das Jahr 1871 mit 7,07 %.

Digitized by Google

Gegen das Vorjahr haben sich in 1901:

die Einnahmen . . . . um 3,585 %,
„ Ausgaben . . . . . „ 0,025 „ und
der Überschuß . . . . . „ 14,760 „ vermindert.

Das Verhältnis der Ausgabe zur Roheinnahme betrug:

in 1901 . . . . . 78,642 %,
dagegen in 1900 . . . . . 75,841 „.

Es entfallen:		1900	1901
von der Gesamteinnahme:			
auf Personen- und Gepäckverkehr	ℳ	40 490 957	39 928 929
in Prozenten	%	29,559	30,232
auf Güterverkehr	ℳ	79 442 883	74 322 753
in Prozenten	%	57,994	56,274
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge:			
im Personen- und Gepäckverkehr	ℳ	13 619	13 332
„ Güterverkehr	„	26 271	24 390
von der Gesamtausgabe:			
auf persönliche Ausgaben	%	51,278	51,958
„ sächliche Ausgaben	„	48,722	48,042

B. Von der Staatsverwaltung betriebene Privatbahnen:

Es betrug in 1901		Zittau—Reichenberg (26,61 km) (Vollspur)	Zittau—Oybin—Jonsdorf (14,45 km) (Schmalspur)
die Gesamteinnahme	ℳ	884 078	139 235
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge	„	33 224	9 662
„ „ 1 Nutzkm	„	4,062	2,000
„ „ 1 Wagenachskm	„	0,140	0,139
die Ausgabe	„	958 525	120 433
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge	„	36 021	8 358
„ „ 1 Wagenachskm	„	0,152	0,119
der Überschuß	„	—	18 802
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge	„	—	1 304,8
„ „ 1 Wagenachskm	„	—	0,017
in Proz. des mittleren Anlagekapitals	%	—	1,475

Digitized by Google

Es betrug in 1901		Zittau—Reichenberg (26,61 km) (Vollspur)	Zittau—Oybin—Jonsdorf (14,43 km) (Schmalspur)
der Zuschuß	ℳ	[1] *74 446*	—
durchschnittlich:			
auf 1 km Bahnlänge	„	[1] *2797,7*	—
„ 1 Wagenachskm	„	[1] *0,012*	—
in Prozent. des mittleren Anlagekapitals	%	[1] *0,684*	—
Von der Gesamteinnahme entfielen:			
auf Personen- und Gepäckverkehr	ℳ	346 069	107 324
in Prozenten	%	39,144	77,082
auf Güterverkehr	ℳ	484 588	24 579
in Prozenten	%	54,813	17,652
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge:			
im Personen- und Gepäckverkehr	ℳ	13 005	7 448
„ Güterverkehr	„	18 211	1 706
Ertrag für 1 Personenkm	„	3,07	3,38
„ „ 1 Gütertonnenkm	„	6,04	11,50

6. Unfälle.

Es wurden beim Betrieb insgesamt:	1901 verletzt	1901 getötet
a) unverschuldet:		
Reisende	21	—
Bahnbeamte und Arbeiter	12	2
dritte Personen	—	—
b) durch eigene Schuld des Betroffenen:		
Reisende	3	4
Bahnbeamte und Arbeiter	140	32
dritte Personen	16	44
zusammen	192	82
dagegen in 1900	200	56

[1] Die Zittau—Reichenberger Eisenbahngesellschaft hat der königlich sächsischen Staatsregierung für den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn vertragsmäßig einen Pauschalbetrag von 80 vom Hundert der Bruttoeinnahme zu zahlen. Der Rechnungsabschluß der Gesellschaft weist daher im Gegensatz zu den vorstehenden Angaben, wobei die Ausgaben in der wirklich entstandenen Höhe angerechnet sind, einen Überschuß von 156 756 ℳ nach.

Digitized by Google

7. Beamte.

Am Jahresschluß waren beschäftigt:	1901 Anzahl	1901 in %
bei der allgemeinen Verwaltung	1 067	6,92
„ dem Streckendienst	2 732	17,72
„ „ Stations- und Expeditionsdienst .	6 084	39,47
„ „ Zugbegleitungsdienst	2 557	16,59
„ „ Zugbeförderungsdienst	2 469	16,02
„ „ elektrotechnischen Dienst . . .	55	0,36
„ „ Werkstättendienst	317	2,06
„ Bauten	133	0,86
zusammen	15 414	100,00
dagegen in 1900 .	15 647	—

Es kommen durchschnittlich in 1901 auf jeden Beamten:

des Streckendienstes . . . . . 2,148 km Gleislänge,
„ Zugbeförderungsdienstes . . . 19 764 Lokomotiv- und Rangierkm,
„ Zugbegleitungsdienstes . . . . 433 677 Wagenachskm.

Von den Beamten der Stationen und Haltestellen kommen durchschnittlich in 1901:

auf jedes Kilometer Bahn 2,0 Beamte, wie im Vorjahr.

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik

für das Jahr 1900.

Aus dem von der statistischen Abteilung des k. k. österreichischen Eisenbahnministeriums herausgegebenen dritten Bande der Statistik der in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Lokomotiveisenbahnen, umfassend das Jahr 1900, werden nachstehende Angaben veröffentlicht und mit den Betriebsergebnissen des Jahres 1899[1]) in Vergleich gestellt.

Die Länge sämtlicher Eisenbahnen betrug:

Ende 1899	18 826 km
davon entfielen auf Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb	10 784 „ ,
Ende 1900	19 270 „ ,
davon entfielen auf Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb	11 083 „ .

Der Zuwachs beträgt mithin 444 km.

Die Verteilung des Eisenbahnnetzes nach Ländern erhellt aus nachstehender Übersicht:

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 144 ff.

Digitized by Google

Im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder	Bahnlänge (Eigentumslänge) Ende		1 Kilometer Bahn kommt auf qkm		auf Einwohner	
	1899 km	1900 km	1899	1900	1899	1900
Österreich unter der Enns	1 900	1 958	10,43	10,12	1 401	1 359
Österreich ob der Enns	894	895	13,41	13,39	879	878
Salzburg	381	381	18,77	18,79	455	456
Steiermark	1 320	1 340	16,99	16,74	972	958
Kärnten	477	504	21,65	20,48	757	716
Krain	434	434	22,91	22,91	1 150	1 150
Küstenland (österr.-illyr.)	319	319	24,97	25,01	2 180	2 183
Tirol und Vorarlberg	863	883	33,94	33,16	1 076	1 051
Böhmen	5 727	5 927	9,07	8,76	1 020	986
Mähren	1 841	1 857	12,07	11,97	1 237	1 226
Schlesien (österr.)	575	575	8,95	8,95	1 053	1 053
Galizien	3 483	3 584	22,54	21,80	1 897	1 844
Bukowina	486	487	21,51	21,48	1 330	1 329
Dalmatien	126	126	81,85	101,86	4 186	4 187
Summe, Durchschnitt	18 826	19 270	15,94	15,37	1 269	1 240

Die Vermehrung ist hiernach wie im Vorjahr in der Hauptsache auf Böhmen und Galizien entfallen.

Über die Ergebnisse des Verkehrs in den Jahren 1899 und 1900 gibt die nachfolgende Zusammenstellung Aufschluß:

	1899	1900
Beförderte Personen:		
im ganzen . . . . . Mill.	142,30	158,10
auf den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb . . . „	68,36	79,91
Beförderte Güter:		
im ganzen . . . . . Mill. t	114,74	118,95
auf den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb . . . „	38,14	39,69
Betriebseinnahmen:		
im ganzen . . . . . Mill. Kr.[1])	593,68	628,31
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb „	241,56	258,15

[1]) 1 Krone = ½ Gulden der bisherigen österreichischen Währung oder = 0,85 ℳ der deutschen Reichswährung.

Digitized by Google

	1899	1900
Betriebseinnahmen für 1 km Bahn:		
im ganzen . . . . . Kronen	32 386	32 955
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb „	23 034	23 233
Hiervon entfallen auf Transporteinnahmen:		
aus dem Personenverkehr:		
im ganzen . . . . . Mill. Kr.	145,12	155,75
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb „	66,20	72,87
aus dem Güterverkehr:		
im ganzen . . . . . „	434,76	457,50
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb „	168,56	177,48

Die Länge der Lokalbahnen und deren Verteilung auf die einzelnen Länder ergibt sich aus nachstehender Übersicht:

Im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder	Länge der Lokalbahnen im ganzen		hiervon im Staatseigentum		hiervon im Privateigentum	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
	Kilometer					
Österreich unter der Enns .	456	515	109	109	347	406
Österreich ob der Enns . .	282	283	—	2	282	281
Salzburg	176	176	—	—	176	176
Steiermark	324	344	20	19	304	325
Kärnten	59	87	—	—	59	87
Krain	167	167	23	23	144	144
Küstenland (österr.-illyr.) .	19	19	—	—	19	19
Tirol und Vorarlberg . . .	119	139	—	—	119	139
Böhmen	1 642	1 842	155	155	1 487	1 687
Mähren	845	870	78	77	767	793
Schlesien (österr.)	208	208	52	52	156	156
Galizien	937	963	254	254	683	709
Bukowina	340	340	31	31	309	309
Dalmatien	—	—	—	—	—	—
im Auslande	6	6	5	5	1	1
Summe	5 580	5 959	727	727	4 853	5 232

Digitized by Google

Hiernach ist bei den Lokalbahnen eine Vermehrung um 379 km eingetreten, die ganz auf die Privatunternehmung entfällt.

Von den Ende 1900 vorhandenen Lokalbahnen im Privateigentum in der Länge von 5 232 km fand bei 2 260 km eine finanzielle Beteiligung des Staates, der Landesfonds und der Interessenten statt. Das gesamte Aktien- und Prioritätenkapital dieser 2 260 km betrug 206 669 800 Kronen.

Hieran waren beteiligt:

der Staat mit	27 116 000	Kronen.
die Landesfonds mit	13 883 800	„ .
die Interessenten mit	42 269 600	„ .
zusammen mit	83 269 400	Kronen.

Die verlorenen Beiträge sind hierbei nicht berücksichtigt.

Die Gesamtlänge der Doppelgleise betrug Ende 1899 2 740 km, 1900 2 779 km.

Von der Gesamtlänge aller Bahnen entfielen auf:

	1899	1900
	Kilometer	
Eisenbahnen mit Reibungsbetrieb . . .	18 596	19 042
„ „ Zahnstangenbetrieb . .	17	17
„ „ gemischtem Betrieb . .	68	77
Dampfstraßenbahnen	145	134
zusammen	18 826	19 270
vollspurige Eisenbahnen	18 186	18 562
schmalspurige „	640	708
zusammen	18 826	19 270
Von den schmalspurigen Eisenbahnen hatten:		
eine Spurweite von 1,106 m	28	28
„ „ „ 1,000 „	39	48
„ „ „ 0,760 „	573	632

Digitized by Google

Das Bahnnetz verteilte sich Ende 1900 unter 152 verschiedene Besitzer (1899 : 136), und zwar 5 Staatsverwaltungen (die österreichische, die bayerische, die preußische, die sächsische Staatsverwaltung und die bosnisch-herzegowinische Landesregierung) und auf 147 private Besitzer.

Das verwendete Anlagekapital der österreichischen Eisenbahnen betrug

	1899	1900
	Kronen	
a) für Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb	2 447 740 988	2 516 926 310
für Staatsbahnen im fremden Staatsbetrieb	7 839 630	7 837 840
für Staatsbahnen im Privatbetrieb . .	—	—
a) zusammen	2 455 580 618	2 524 764 150
Hiervon entfielen:		
für Erwerbung von Privatbahnen . .	1 781 853 720	1 781 853 302
für Staatseisenbahnbau und nachträgliche Aufwendungen	673 726 898	742 910 848
zusammen wie vor	2 455 580 618	2 524 764 150
auf 1 km Bahnlänge	300 130	305 797
b) für die vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen	356 484 606	420 488 558
für Privatbahnen im Privatbetrieb . .	3 113 906 684	3 348 546 426
b) zusammen	3 470 391 290	3 769 034 984
Hiervon entfielen:		
auf Bau und Einrichtung der Bahn und Beschaffung der Betriebsmittel . .	2 708 313 514	2 851 321 140
auf Kursverlust	719 492 018	875 481 912
auf sonstige Anlagen	42 585 758	42 231 932
zusammen wie vor	3 470 391 290	3 769 034 984
auf 1 km Baulänge	338 050	345 902
Summe a) und b)	5 925 971 908	6 293 799 134

Digitized by Google

Stand der Betriebsmittel:

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
	Stück					
eigene Lokomotiven .	2513	2617	2640	2746	5153	5363
davon:						
vollspurig	2469	2573	2576	2670	5045	5243
schmalspurig . . .	32	32	39	50	71	82
Zahnrad	12	12	25	26	37	38
für das km Betriebslänge	0,23	0,23	0,33	0,34	0,27	0,28
in Verwendung gestandene Lokomotiven .	2514	2618	2638	2746	5152	5364
eigene Tender . . .	2028	2106	2086	2170	4114	4276
eigene Schneepflüge .	29	25	166	173	195	198
eigene Personenwagen	5688	5905	5477	5607	11165	11512
davon schmalspurig	—	—	—	—	227	257
für das km Betriebslänge	0,52	0,53	0,70	0,70	0,59	0,60
in Verwendung gestandene Personenwagen	5701	5905	5536	5637	11237	11542
eigene Postwagen . .	357	375	244	245	601	620
eigene Lastwagen . .	43663	46384	69437	71684	113100	118068
davon:						
schmalspurig . . .	—	—	—	—	901	999
Gepäckwagen . . .	1275	1377	1229	1277	2504	2654
gedeckte Güterwagen	17903	18107	22307	23215	40210	41322
offene Güterwagen .	24485	26900	45901	47192	70386	74092
für das km Betriebslänge	3,99	4,13	8,80	8,89	6,01	6,12
in Verwendung gestandene Lastwagen . .	46614	48339	75492	78530	122106	126869

Hiernach ist folgende Vermehrung bei den Betriebsmitteln eingetreten: 210 Lokomotiven, 162 Tender, 347 Personenwagen, 19 Postwagen, 4968 Lastwagen und 3 Schneepflüge.

Digitized by Google

Die Beschaffungskosten betrugen im Durchschnitt:	1899	1900
für eine Lokomotive . . . . . Kronen	61 732	61 730
„ einen Personenwagen . . . „	10 308	10 619
„ „ Lastwagen . . . . . „	3 358	3 388

Die Leistungen der Betriebsmittel betrugen bei den Eisenbahnen:

Bezeichnung	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Gefahrene Züge . . .	1 183 723	1 284 071	1 281 644	1 318 204	2 465 367	2 602 275
Lokomotiven:						
Nutzkilometer:						
überhaupt . . Mill.	67,0	70,9	68,5	71,7	135,5	142,6
auf die Lokomotive	26 648	27 597	25 960	26 952	26 295	27 269
Tonnenkilometer:						
Nettogewicht:						
im ganzen . Mill.	4 729,2	4 845,1	6 360,6	6 720,2	11 089,8	11 565,3
auf 1 km Betriebslänge	450 924	436 047	810 923	845 737	604 961	606 867
Bruttolast:						
im ganzen . Mill.	13 454,8	14 475,8	17 285,9	18 518,8	30 740,7	32 994,6
auf 1 km Betriebslänge	1 282 902	1 302 772	2 203 801	2 330 591	1 676 937	1 731 318
Personenwagenachskilometer:						
überhaupt . . Mill.	486,2	503,0	526,3	550,0	1 012,5	1 053,0
auf 1 km Betriebslänge	46 574	45 463	67 104	70 151	55 704	55 702
Lastwagenachskilometer:						
überhaupt . . Mill.	1 698,3	1 845,6	2 366,3	2 521,4	4 064,6	4 367,0
auf 1 km Betriebslänge	161 954	166 121	301 679	317 480	221 794	229 214

Gegen das Vorjahr sind hiernach mehr gefahren worden: 136 908 Züge, 7,1 Millionen Lokomotivnutzkilometer, 475,5 Millionen Lokomotivtonnenkilometer (Nettogewicht), 2253,9 Millionen Lokomotivtonnenkilometer (Bruttolast), 40,5 Millionen Personenwagenachskilometer und 302,4 Millionen

Digitized by Google

Lastwagenachskilometer. Auf ein Kilometer Betriebslänge berechnet, haben die Leistungen der Betriebsmittel, mit Ausnahme der Personenwagen, deren Leistungen fast unverändert geblieben sind, ebenfalls eine Steigerung erfahren. Sie beträgt z. B. auf 1 km Betriebslänge 54 381 Lokomotivtonnenkilometer (Bruttolast) und 7 420 Lastwagenachskilometer.

An Erhaltungs- und Umgestaltungskosten der Fahrbetriebsmittel wurden verausgabt im Durchschnitt

	1899	1900
für eine Lokomotive . . . . . Kronen	3 874	4 225
„ „ Personenwagenachse . . „	268	307
„ „ Postwagenachse . . . „	184	184
„ „ Lastwagenachse . . . „	56	62

Über den Personen- und Güterverkehr sind nachstehende Zahlen von Interesse:

Bezeichnung	Eisenbahnen im Staatsbetrieb		Eisenbahnen im Privatbetrieb		Eisenbahnen zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Beförderte Personen .	68 357 009	79 911 799	73 939 230	78 186 509	142 296 239	158 098 308
gefahrene Personenkilometer . . Mill.	2 377,6	2 561,6	2 516,1	2 632,4	4 893,7	5 194,0
durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt . km	34,78	32,06	34,03	33,65	34,39	32,85
von den bewegten Plätzen waren durchschnittlich besetzt . . . %	26,04	26,91	25,85	25,77	25,92	26,32
Befördertes Gepäck t	79 955	83 190	122 791	127 010	202 746	210 200
gefahrene Tonnenkilometer . . Mill.	9,1	9,5	9,5	9,6	18,6	19,1
Beförderte Güter . t	38 057 391	39 685 416	76 454 529	79 266 605	114 511 920	118 952 021
beförderte Tonnenkilometer . . Mill.	4 529,5	4 630,3	6 148,3	6 498,0	10 677,8	11 128,3
beförderte Gütergewicht in Prozenten der Tragfähigkeit der Güterwagen %	49,55	46,68	47,81	47,01	48,58	46,88

Digitized by Google

Die Verkehrszunahme im Jahre 1900 gegenüber dem Vorjahr beträgt: 15 802 069 beförderte Personen, 300,3 Millionen Personenkilometer, 7 454 t Gepäck, 0,5 Millionen Tonnenkilometer, 4 440 101 t Güter, 450,5 Millionen Tonnenkilometer. Die bedeutende Verkehrssteigerung im Personenverkehr ist, wie im Vorjahr, nicht allein auf die Eröffnung neuer Linien, sondern auch auf eine allgemeine Verkehrszunahme der bestehenden Linien zurückzuführen. Auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, ist sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr gestiegen; die Zunahme bei letzterem gegen das Vorjahr beträgt bei sämtlichen Bahnen 196 t Güter und 1 390 Tonnenkilometer. Im Vorjahr war dagegen auf das Kilometer Betriebslänge eine Abnahme von 71 t Güter und 12 503 Tonnenkilometer zu verzeichnen gewesen. Wie bereits oben erwähnt, ist auch bei den Leistungen der Betriebsmittel auf 1 km Betriebslänge im Jahre 1900 gegen das Vorjahr eine Steigerung eingetreten.

Über die aufgelaufenen Einnahmen und Ausgaben bietet die nachstehende Tabelle eine eingehende Übersicht:

	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Betriebseinnahmen:						
im ganzen . . . . . Mill. Kr.	241,6	258,1	352,0	369,9	593,6	628,0
für 1 km Betriebslänge . Kronen	23 034	23 233	44 890	46 549	32 386	32 955
hierunter:						
aus dem Personenverkehr:						
überhaupt . . . . . Mill. Kr.	66,2	72,9	79,0	82,9	145,2	155,8
für 1 km Betriebslänge Kronen	6 342	6 588	10 198	10 571	7 984	8 240
aus dem Güterverkehr:						
überhaupt . . . . . Mill Kr.	168,6	177,5	266,2	280,0	434,8	457,5
für 1 km Betriebslänge Kronen	16 072	15 975	33 958	35 258	23 724	24 012
Betriebsausgaben:						
im ganzen . . . . . Mill. Kr.	179,6	203,1	207,2	223,7	386,8	426,8
eigentliche Betriebsausgaben:						
überhaupt . . . . . Mill. Kr.	153,6	173,8	159,4	175,6	313,0	349,4
für 1 km Betriebslänge Kronen	14 630	15 642	20 324	22 098	17 070	18 334
besondere Ausgaben:						
überhaupt . . . . . Mill. Kr.	26,2	29,3	47,8	48,1	74,0	77,4
für 1 km Betriebslänge Kronen	2 492	2 635	6 088	6 055	4 032	4 061

Digitized by Google

	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Von den eigentlichen Betriebsausgaben entfallen auf:						
Allgemeine Verwaltung . . . %	1,24	1,16	4,81	4,11	2,80	2,64
Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung „	25,34	25,49	20,95	20,59	23,11	23,03
Verkehrs- und kommerziellen Dienst . . . . . „	36,63	36,16	43,93	43,50	40,35	39,85
Zugförderungs- u. Werkstättendienst . . . . . „	36,79	37,19	30,81	31,80	33,74	34,48
zusammen %	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Die eigentlichen Betriebsausgaben betragen in Prozenten der Betriebseinnahmen . . „	63,55	67,32	45,28	47,47	52,71	55,61

Die Angaben über den erzielten Betriebsertrag enthält die folgende Zusammenstellung:

Betriebsertrag	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Betriebsüberschuß:						
im ganzen . . . Kr.	88 060 602	84 351 343	192691190	194285945	280 751 792	278 637 288
auf 1 km Betriebslänge . . . . „	8 396	7 592	24 566	24 451	15 316	14 621
in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals %	3,14	2,86	6,18	5,80	4,74	4,48
Betriebsreinertrag:						
im ganzen . . . Kr.	63 370 038	56 469 308	144933754	146171688	208 303 792	202 640 996
auf 1 km Betriebslänge . . . . „	6 042	5 082	18 478	18 396	11 362	10 633
in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals %	2,26	1,92	4,65	4,36	3,51	3,22

Digitized by Google

Betriebsertrag	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Dem Betriebsreinertrag treten noch hinzu Kr.	5 599 666	5 307 998	52 053 972	56 958 167	57 653 638	62 266 165
hierunter:						
Übertrag aus dem Vorjahr . . . Kr.	199 658	70 744	15 644 476	18 129 050	15 844 134	18 058 306
Zuschüsse aus den Staatskassen . Kr.	—	—	1 524 095	1 524 095	1 524 095	1 524 095
Erfordernisse aus dem Titel der staatlichen Garantie Kr.	3 044 828	3 037 733	3 364 670	3 760 842	6 409 498	6 798 575

Das finanzielle Ergebnis der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1900 ist hiernach bei einem Zuwachs von 444 km gegen das Vorjahr sowohl an sich als auf 1 km Betriebslänge und in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals berechnet wiederum ein ungünstiges; die Verzinsung des Anlagekapitals ist in den letzten 3 Jahren von 3,79 auf 3,51 und 3,22 % gefallen; die Erfordernisse aus dem Titel der staatlichen Garantie sind im Jahre 1900 gegen das Vorjahr weiter um 6,07 % gestiegen.

Die vom Staate den Bahnen gewährten Garantieleistungen sowie die tatsächlich in Anspruch genommenen Vorschüsse sind in folgender Tabelle dargestellt:

Staatliche Garantie	Privatbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Länge der garantierten Bahnstrecken . km	892	989	2 739	2 741	3 631	3 730
Garantiertes Reinerträgnis						
Kronen (in Guld. Silber)	—	—	13 449 018	13 490 316	13 449 018	13 490 316
„ „ „ Noten)	3 189 324	3 979 183	1 613 160	1 633 001	4 802 484	5 612 184
Roherträgnis						
Kronen (in Guld. Silber)	—	—	—	—	—	—
„ „ „ Noten)	—	—	39 258 078	39 258 078	39 258 078	39 258 078

Digitized by Google

Staatliche Garantie	Privatbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Wirklich in Anspruch genommene Vorschüsse:						
im Jahre						
Kronen (in Guld. Silber)	—	—	2 019 668	1 977 252	2 019 668	1 977 252
„ („ „ Noten)	3 093 992	3 355 613	1 551 816	1 761 956	4 645 808	5 117 569
bis Ende des Jahres						
Kronen (in Guld. Silber)	—	—	75 153 702	76 944 147	75 153 702	76 944 147
„ („ „ Noten)	6 036 836	9 396 513	61 775 128	63 582 037	67 811 964	72 928 550
Stand der						
Erneuerungsfonds Kr.	997 104	966 196	8 387 286	8 168 665	9 384 390	9 134 861
Reservefonds . . „	4 321 140	5 342 459	66 301 314	65 360 423	70 622 454	70 702 882

Ausserdem besteht eine Garantie für Verzinsung und Tilgung des aufgebrachten Anlagekapitals mit 6 789 692 Francs in Gold.

Die Anzahl der bei sämtlichen österreichischen Eisenbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) bezifferte sich im Jahre 1899 auf 91 172, im Jahre 1900 auf 94 843. Arbeiter im Tagelohn waren im Jahresdurchschnitt beschäftigt: 1899 101 657, 1900 111 124. An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im ganzen gezahlt: 1899 215 585 332, 1900 230 609 644 Kronen. Hiervon entfielen

	1899	1900
auf die Angestellten . . . . . Kronen	147 168 422	157 595 448
„ „ Arbeiter im Tagelohn . . „	68 416 910	73 014 196

Die folgende Zusammenstellung enthält eine Übersicht über die Angestellten, getrennt nach Beamten, Unterbeamten, weiblichen Bediensteten und Dienern, sowie über die Arbeiter im Tagelohn und deren Verteilung auf die im Staats- und Privatbetrieb befindlichen Eisenbahnen, ferner auch die Angaben über die bezahlten Besoldungen und Löhne!

Digitized by Google

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Personalstand:						
Angestellte:						
Beamte . . . Anz.	8 039	8 316	9 660	10 403	17 699	18 71
Unterbeamte . „	5 929	6 338	5 243	5 851	11 172	12 18
bliche Bedienstete . „	638	504	1 328	1 394	1 966	1 89
Diener . . . „	34 586	34 787	25 749	27 250	60 335	62 03
Arbeiter im Tagelohn . . . „	46 862	51 144	54 795	59 980	101 657	111 12
zusammen:						
überhaupt . . . Anz.	96 054	101 089	96 775	104 878	192 829	205 96
für 1 km Betriebslänge . „	9,16	9,10	12,34	13,30	10,52	10,81
Besoldungen, Löhne u. andere Bezüge:						
Angestellte:						
Beamte . . . Kr.	23 199 536	25 422 731	31 391 630	33 059 850	54 591 166	58 482 581
Unterbeamte . „	10 345 638	11 185 780	11 559 772	13 192 286	21 905 410	24 378 066
weibliche Bedienstete . „	542 132	524 432	477 928	572 599	1 020 060	1 097 031
Diener . . . „	35 286 210	37 576 555	34 365 576	36 061 215	69 651 786	73 637 770
Arbeiter im Tagelohn . . . „	28 539 474	29 971 562	39 877 436	43 042 634	68 416 910	73 014 196
zusammen:						
überhaupt . . . Kr.	97 912 990	104 681 060	117 672 342	125 928 584	215 585 332	230 609 644
für 1 km Betriebslänge . „	9 336	9 421	15 002	15 848	11 760	12 109
in Prozenten der eigentlichen Betriebsausgaben . . %	63,78	60,23	73,87	71,73	68,89	66,80

Im Vergleich zum Jahre 1899 erhöhte sich die Anzahl der Angestellten und der Arbeiter im Tagelohn im ganzen um 6,79 %; die Anzahl der Angestellten allein weist eine Zunahme um 4,03 % auf (Staatsbetrieb 1,53 %, Privatbetrieb 6,95 %).

Digitized by Google

Die Zahl der Angestellten und der Arbeiter verteilte sich auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt:

Dienstzweig	Beamte		Unterbeamte		Weibliche Bedienstete		Diener		Arbeiter im Tagelohn		zusammen auf das km Betriebslänge	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Allgemeine Verwaltung:												
Staatsbetrieb	638	630	4	4	13	11	120	115	2	3	0,07	0,07
Privatbetrieb	1 084	1 118	43	52	125	139	269	277	88	111	0,21	0,21
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:												
Staatsbetrieb	1 170	1 215	1 295	1 328	95	46	8 260	7 921	27 760	30 062	3,69	3,65
Privatbetrieb	1 107	1 227	678	768	998	956	4 995	5 237	23 932	26 493	4,04	4,37
Verkehrs- und kommerzieller Dienst:												
Staatsbetrieb	5 003	5 224	2 259	2 487	471	389	17 554	17 831	8 406	10 072	3,21	3,80
Privatbetrieb	6 422	6 932	3 109	3 373	190	281	15 943	16 990	17 103	18 535	5,45	5,88
Zugförderungs- und Werkstättendienst:												
Staatsbetrieb	1 228	1 247	2 371	2 519	59	58	8 652	9 420	10 694	11 007	2,19	2,18
Privatbetrieb	1 047	1 126	1 413	1 658	15	18	4 542	4 746	13 672	14 841	2,64	2,82

Digitized by Google

Auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, ergibt sich gegen das Jahr 1899 folgende Zu- oder Abnahme bei sämtlichen Bediensteten:

	Anzahl	Bezüge
Staatsbetrieb	— 0,65 %	+ 0,91 %
Privatbahnen	+ 6,96 „	+ 5,64 „
sämtliche Bahnen	+ 2,76 „	+ 2,89 „.

Während die Zunahme der gesamten Betriebslänge der österreichischen Eisenbahnen von 1899 auf 1900 2,48 % ausmachte, betrug die Steigerung im Personalstand 6,79 % und in den Bezügen des Personals 6,97 %.

Die für das Personal bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen (mit Ausnahme der Unfallversicherung) werden nach 3 Hauptgruppen gegliedert, und zwar in Pensions-, Kranken- und sonstige Humanitätskassen. Unter den Humanitätskassen sind hauptsächlich die noch bestehenden alten Krankenkassen (Krankenfonds), die Sterbe- und Unterstützungskassen (Unterstützungsfonds), die Bergbau-Bruderladen (Knappschafts-Bruderladen) und die Uniformierungskassen begriffen.

Der Vermögensstand und die durchschnittliche Mitgliederzahl dieser Kassen sind aus nachstehender Übersicht zu entnehmen:

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Pensionskassen:						
Anzahl	2	2	23	24	25	26
Einnahmen . . Kr.	8 196 710	9 070 798	12 206 892	12 806 883	20 403 602	21 877 681
Ausgaben . . . „	6 177 646	6 889 820	10 348 632	10 521 606	16 526 278	17 411 426
Vermögensstand Ende des Jahres „	47 238 048	49 419 026	63 185 380	65 470 657	110423428	114889683
Krankenkassen:						
Anzahl	1	1	21	21	22	22
Einnahmen . . Kr.	2 248 176	2 496 611	2 177 498	2 316 508	4 425 674	4 813 119
Ausgaben . . . „	2 110 790	2 394 741	2 179 338	2 299 967	4 291 128	4 694 708
Vermögensstand Ende des Jahres „	1 541 204	1 643 074	2 499 056	2 515 597	4 040 260	4 158 671

Digitized by Google

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Sonstige Humanitätskassen:						
Anzahl	11	10	15	16	26	26
Einnahmen . . Kr.	318 740	335 219	1 606 116	1 734 386	1 924 856	2 069 605
Ausgaben . . . „	276 032	310 626	1 737 446	1 172 480	2 013 458	1 483 106
Vermögensstand Ende des Jahres „	2 352 274	2 376 867	9 504 454	10 066 360	11 856 728	12 443 227

Im ganzen bezifferte sich das Vermögen sämtlicher angegebenen Kassen

	1899	1900
im Staatsbetrieb . . . . . Kronen	51 131 526	53 438 967
„ Privatbetrieb . . . . . „	75 188 890	78 052 614
zusammen „	126 320 416	131 491 581

Der Vermögensstand der Kassen erfuhr gegen 1899 folgende Zunahme in Prozenten:

	Pensionskassen	Krankenkassen	Sonstige Humanitätskassen
Staatsbetrieb	+ 4,62	+ 6,61	+ 1,05
Privatbetrieb	+ 3,62	+ 0,66	+ 5,91
sämtliche Eisenbahnen	+ 4,04	+ 2,93	+ 4,95.

Die Gesamtzahl der in den Jahren 1899 und 1900 vorgekommenen Unfälle ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Unfälle	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
veranlaßt durch den Bahnbetrieb:						
Entgleisungen	311	277	297	322	608	599
Zusammenstöße u. Streifungen .	118	122	200	202	318	324
sonstige Unfälle	472	510	568	611	1 040	1 121
veranlaßt durch außerhalb der Betriebsführung gelegene Ereignisse	33	28	16	20	49	48
im ganzen . . .	934	937	1 081	1 155	2 015	2 092

Digitized by Google

Im Vergleich zum Jahre 1899 vermehrte sich hiernach die Anzahl sämtlicher Unfälle um 77.

Die Anzahl der bei den Unfällen in den Jahren 1899 und 1900 verunglückten Personen gibt nachstehende Tabelle an:

Eisenbahnen	Kategorie	Verunglückte Personen						Hiervon verunglückten			
		getötet		verletzt		zusammen		unverschuldet		durch eigene Schuld	
		1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900
a) im Staatsbetrieb	Reisende	8	7	90	84	98	91	50	33	48	58
	Bahnbedienstete	47	46	375	372	422	418	155	155	267	263
	fremde Personen	44	37	80	84	124	121	23	17	101	104
	zusammen	99	90	545	540	644	630	228	205	416	425
b) im Privatbetrieb	Reisende	7	4	110	58	117	62	71	21	46	41
	Bahnbedienstete	72	54	412	457	484	511	130	118	354	393
	fremde Personen	40	40	104	100	144	140	30	24	114	116
	zusammen	119	98	626	615	745	713	231	163	514	550
Summe a + b	Reisende	15	11	200	142	215	153	121	54	94	99
	Bahnbedienstete	119	100	787	829	906	929	285	273	621	656
	fremde Personen	84	77	184	184	268	261	53	41	215	220
	zusammen	218	188	1 171	1 155	1 389	1 348	459	368	930	975

Digitized by Google

Gegen das Vorjahr sind hiernach im Jahre 1900 30 Personen weniger getötet und 16 weniger verletzt worden.

Es kamen:

auf 1 Million Reisende:

im Jahre 1899: 1,51 verunglückte Personen
(Staatsbetrieb 1,43, Privatbetrieb 1,58),

„ „ 1900: 0,97 verunglückte Personen
(Staatsbetrieb 1,14, Privatbetrieb 0,79),

auf 1 Million Personenkilometer:

im Jahre 1899: 0,04 verunglückte Reisende
(Staatsbetrieb 0,04, Privatbetrieb 0,05),

„ „ 1900: 0,03 verunglückte Reisende
(Staatsbetrieb 0,04, Privatbetrieb 0,02)

Digitized by Google

Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen und der 6 großen Eisenbahngesellschaften in Frankreich im Jahre 1901.[1])

Nach den Berichten über die Hauptbetriebsergebnisse des Staatsbahnnetzes und der Bahnnetze der 6 großen Gesellschaften für das Jahr 1901.[2])

I. Staatsbahnnetz.

		1900	1901
Mittlere Betriebslänge[3])	km	2 888	2 916
Betriebseinnahme[4])	Frcs.	50 187 070	49 536 732
Betriebsausgabe	„	36 132 407	37 381 115
Überschuß	„	14 054 663	12 155 617
Durchschnittliche Einnahme:[5])			
für 1 Betriebskm	„	17 377,79	16 987,91
„ 1 Zugkm	„	3,0199	2,9690
Durchschnittliche Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	„	12 511,22	12 819,31
„ 1 Zugkm	„	2,1742	2,2404
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	71,99	75,46

[1]) Vgl. Archiv 1902 S. 415 u. ff. Etwaige Abweichungen gegen die früheren Zahlen beruhen auf den neueren Angaben.

[2]) Die Übersicht über die Betriebsergebnisse aller französischen Eisenbahnen — Haupt- und Lokalbahnen — für das Jahr 1901 wird veröffentlicht werden, sobald die amtlichen Berichte (Documents principaux und Documents divers) für das genannte Jahr vorliegen.

[3]) Betriebslänge am Jahresschluß 1901 = 2916 km (einschließlich 186 km gemeinsame Strecken).

[4]) Ohne Verkehrssteuer (Steuer auf Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr) im Jahre 1900 = 2 196 738 Frcs., im Jahre 1901 = 2 143 503 Frcs.

[5]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by Google

		1900	1901
Mittlerer Reinertrag:			
für 1 Betriebskm	Frcs.	4 866,57	4 168,60
„ 1 Zugkm	„	0,8457	0,7286
Anzahl der Betriebsmittel:[1])			
Lokomotiven	Stck.	587	597
Tender	„	525	535
Personenwagen	„	1 811	1 798
Güter- und Dienstwagen	„	14 379	14 573
Beförderte Personen	Anz.	12 722 147	12 903 537
„ Gütertonnen	t	4 153 079	4 259 001
Geleistete Personenkm	Anz.	577 355 540	540 355 398
„ Gütertonnenkm	„	478 961 233	473 188 186
Durchschnittsertrag:			
für 1 Person[2])	Frcs.	1,55	1,49
„ 1 Personenkm	Cts.	3,41	3,55
„ 1 Gütertonne	Frcs.	6,10	5,89
„ 1 Gütertonnenkm	Cts.	5,29	5,30
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	45,4	41,9
„ Gütertonne	„	115,3	111,1
Von der Einnahme kommen:			
auf Personenverkehr	%	35,21	34,74
„ Gepäck- und Eilgutverkehr	„	12,00	11,89
„ Frachtverkehr	„	51,27	51,42
„ sonstige Einnahmen	„	1,52	1,95
Von der Ausgabe entfallen:			
auf Verwaltungskosten	„	1,32	1,23
„ Betriebsdienst	„	28,08	28,15
„ Betriebsmittel und Zugkraft	„	36,68	37,09
„ Bahnunterhaltung	„	15,98	15,72
„ Gemeinschaftsdienst	„	8,14	8,53
„ sonstige Ausgaben (Prämien, Steuern u. dgl.)	„	9,80	9,28
Geleistet wurden:			
Lokomotivkm	Anz.	19 093 569	18 551 588
Wagenkm[3])	„	250 142 013	253 417 401
Zugkm	„	16 618 515	16 684 327

[1]) Bestand am 31. Dezember 1901. — [2]) Mit Verkehrssteuer. — [3]) Von Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf eigenen und fremden Strecken.

Digitized by Google

Im Personenverkehr kommen:

Durchschnittliche Roheinnahme[1])	1900		1901	
	auf 1 Person	auf 1 Personenkm	auf 1 Person	auf 1 Personenkm
	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
auf die I. Klasse	5,82	5,31	5,80	5,43
„ „ II. „	3,67	4,31	3,39	4,28
„ „ III. „	1,29	3,16	1,26	3,33
überhaupt . . .	1,55	3,41	1,49	3,53
ohne Steuer . .	1,38	3,05	1,33	3,17

Von der Gesamtzahl entfallen	1900		1901	
	Personen	Einnahme	Personen	Einnahme
	in Prozenten		in Prozenten	
auf die I. Klasse	1,66	6,24	1,57	6,15
„ „ II. „	7,53	17,87	7,45	16,99
„ „ III. „	90,81	75,89	90,98	76,86
überhaupt . . .	100,00	100,00	100,00	100,00

Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug:	1900	1901
in I. Klasse . . . . . km	109,6	106,9
„ II. „ . . . . . „	85,1	79,3
„ III. „ . . . . . „	40,9	37,7
durchschnittlich „	45,4	41,9

Im Gesamtverkehr des Jahres 1901 gegenüber 1900 ergab sich in den Einnahmen:

beim Personenverkehr . . . . eine Abnahme von 2,65 %
„ Gepäck- und Eilverkehr . „ „ „ 2,16 „
„ Güterverkehr . . . . . „ „ „ 1,00 „
bei den sonstigen Einnahmen . „ Zunahme „ 26,93 „
für die Gesamteinnahme . . . „ Abnahme „ 1,30 „.

[1]) Mit Verkehrssteuer.

Digitized by Google

Im Personenverkehr betrug die Mindereinnahme:

für die I. Klasse	0,38 %
„ „ II. „	7,62 „
„ „ III. „	3,45 „.

	1900	1901
Für 1 Zugkm betrugen die Kosten:		
für Betriebsdienst . . . . . Frcs.	0,6104	0,6306
„ Betriebsmittel und Zugdienst „	0,8065	0,8400
Die Bahnunterhaltungskosten stellten sich für 1 Bahnkm auf . . . „	2 095,04	2 113,33

Im Jahre 1901 betrug durchschnittlich:

die Besetzung eines Personenzuges . .	32,4	Personen
„ „ „ Personenwagens .	7,9	„
„ Belastung „ Güterzuges . . .	31,7	t
„ „ „ Güterwagens . .	2,9	t (beladen u. leer)
„ Fahrt einer Lokomotive	32 546	km
„ „ eines Personenwagens . . .	36 727	„
„ „ „ Güterwagens	10 932	„.

Ein Zug hatte durchschnittlich:

4,0 Personenwagen,
11,2 Güterwagen,
zusammen 15,2 Wagen.

II. Die 6 großen Eisenbahngesellschaften.

1. Nordbahn (französisches Netz).[1]

	1900	1901
Mittlere Betriebslänge[2]) . . . . . km	3 750	3 757
Verwendetes Anlagekapital:		
für die französischen Linien[3]) . Frcs.	1 677 473 622	1 721 151 992
darunter auf Baulinien . . . „	70 283 466	69 286 910

[1]) Ohne die nordbelgischen Linien (170 km).

[2]) Betriebslänge am Jahresschluß 1901 = 3 765 km.

[3]) Für die Betriebsstrecken stellt sich der Bauaufwand (mit Betriebsmitteln) für das Jahr 1900 auf 1 518 703 665 Frcs. und für 1901 auf 1 561 060 747 Frcs.

		1900	1901
Gezahlte Dividende[1])	Frcs.	74	67
Gesamteinnahme[2])	„	251 780 890	234 137 473
davon im Personenverkehr (g. v.)	„	103 639 876	95 465 295
Mittlere Einnahme:[2])			
für 1 Betriebskm	Frcs.	67 141	62 320
„ 1 Zugkm	„	4,155	4,222
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	Frcs.	37 456	34 583
„ 1 Zugkm	„	2,318	2,343
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	55,79	55,49
Anzahl der Betriebsmittel:[3])			
Lokomotiven	Stck.	1 777	1 843
Wagen für Personenzüge	„	7 158	7 455
darunter Personenwagen	„	4 643	4 636
„ Gepäckwagen	„	1 722	1 899
Wagen für Güterzüge	„	58 766	61 850
Geleistete Zugkm	Anz.	60 593 796	55 451 886
Beförderte Personen	„	80 614 876	80 365 063
„ Frachtgüter[4])	t	33 143 259	31 463 696
Mittlere Fahrt:			
einer Person	km	30,258	28,380
„ Frachttonne	„	104,345	103,202
Mittlerer Ertrag:[2])			
für 1 Person	Frcs.	1,027	0,93
„ 1 Personenkm	„	0,0339	0,0327
„ 1 Frachttonne	„	4,218	4,166
„ 1 Frachttkm	„	0,0404	0,0404

[1]) Mit 16 Frcs. (4 %) Zinsen für die Aktie von 400 Frcs.
[2]) Ohne Verkehrssteuer.
[3]) Bestand am 1. Januar 1902.
[4]) Mit Kohlen und Koks.

Digitized by Google

Im Personenverkehr ergeben sich nachstehende Zahlen:

Es kamen	Von 1000 Personen		Von 1000 Frcs. Einnahme		Mittlerer Ertrag für 1 Person	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
	Anzahl		Frcs.		Frcs.	
auf I. Klasse	41	39	181	172	4,515	4,09
„ II. „	174	154	303	285	1,787	1,72
„ III. „	785	807	516	548	0,675	0,62
überhaupt . .	1000	1000	1000	1000	1,027	0,93

Von 1000 Frcs. Einnahme entfallen:	1900	1901
auf Personenverkehr (mit Gepäck- und Eilgütern) . . . . . Frcs.	417	408
„ Güterverkehr (p. v.) und verschiedene Einnahmen . . „	583	592

	1900	1901	1900	1901
Von der Einnahme (ohne Verkehrssteuer) entfallen:	auf 1 Betriebskm		auf 1 Zugkm	
auf Personen- und Eilverkehr . Frcs.	[1] 27 588	25 410	[1] 2,985	2,810
„ Güterverkehr und verschiedene Einnahmen . . . . „	39 553	36 910	5,486	6,170
überhaupt . „	67 141	62 320	4,155	4,222
Im Güterverkehr stellte sich der mittlere Ertrag wie folgt:	für 1 Tonne		für 1 Tonnenkm	
Frachtgut . . . . . Frcs.	4,589	4,471	0,0513	0,0505
Kohlen und Koks . . . . . „	3,769	3,752	0,0305	0,0305
überhaupt . „	4,218	4,166	0,0404	0,0404
Von den Ausgaben entfallen:	für 1 Betriebskm		für 1 Zugkm	
auf Zentralverwaltung . . . Frcs.	2 800	2 617	0,173	0,177
„ Betriebsdienst . . . . . „	11 190	10 774	0,693	0,730
„ Zugdienst und Betriebsmittel „	15 649	14 476	0,968	0,981
„ Bahnunterhaltung . . . . „	6 867	5 841	0,425	0,396
„ sonstige Ausgaben . . . . „	950	875	0,059	0,059
zusammen . „	37 456	34 583	2,318	2,343

[1] Berichtigte Angaben.

Digitized by Google

Über den Kohlenverkehr der Nordbahn wird folgendes bemerkt:

Es wurden befördert	1900		1901	
	Tonnen	in %	Tonnen	in %
an französischen Kohlen (Nordbassin und Pas de Calais)	12 044 695	81,99	10 786 579	80,89
„ belgischen Kohlen	2 160 480	14,71	2 180 680	16,35
„ englischen „	369 735	2,52	279 700	2,10
„ deutschen „	114 680	0,78	87 750	0,66
zusammen . . .	14 689 590	—	13 334 709	—

Die Einnahme betrug:		1900	1901
im Kohlenverkehr	Frcs.	55 257 794	50 029 900
„ übrigen Güterverkehr . . .	„	84 557 316	81 047 644
für eine Gütermenge von . . .	t	18 453 669	18 128 987

Einen Überblick über die in den Jahren 1900 und 1901 erzielten Frachteinnahmen (für 1 tkm) für Kohlen und sonstige Güter bietet nachstehende Übersicht:

		1900	1900
Kohlen:			
Tonnenzahl	t	14 689 590	13 334 709
Einnahme	Frcs.	55 257 794	50 029 900
für 1 tkm	Cts.	3,05	3,75
Sonstige Güter:			
Tonnenzahl	t	18 453 669	18 128 987
Einnahme	Frcs.	84 557 316	81 047 644
für 1 tkm	Cts.	5,13	4,47
Zusammen:			
Tonnenzahl	t	33 143 259	31 463 696
Einnahme	Frcs.	139 815 110	131 077 544
für 1 tkm	Cts.	4,04	4,17

Digitized by Google

Für das nordbelgische Bahnnetz betrug:		1900	1901
Betriebslänge	km	170	170
Einnahme	Frcs.	20 992 672	18 937 752
Ausgabe	„	7 434 832	7 208 823
Überschuß	„	13 557 840	11 728 929
davon ab für Zinsen und Amortisation	„	5 743 016	5 972 422
mithin Reinertrag[1])	„	7 814 824	5 756 507

Von der Einnahme im Jahre 1901 (18 937 752 Frcs.) kommen:

auf Personenverkehr (mit Gepäck und Eilgut)	5 099 775	Frcs.
„ Güterverkehr	12 269 575	„
Verkehrseinnahmen zusammen	17 369 350	Frcs.
dagegen im Jahre 1900	19 341 299	„

Von den Betriebskosten[2]) im Jahre 1901 entfallen:

auf Betriebsdienst	2 314 326	Frcs.
„ Zugdienst und Betriebsmittel	3 094 848	„
„ Bahnunterhaltung	1 274 848	„

2. Ostbahn.

		1900	1901
Mittlere Betriebslänge[3])	km	4 837	4 862
Verwendetes Anlagekapital	Frcs.	2 065 026 648	2 093 252 851
Gesellschaftskapital am Jahresschluß	„	2 108 117 923	2 144 051 482
Gezahlte Dividende[4])	„	35,50	35,50
Erforderlicher Staatszuschuß (für übernommene Zinsbürgschaft)[5])	„	—	1 855 702
Gesamteinnahme[6])	„	192 264 857	180 627 353
Gesamtausgabe[6])	„	133 520 702	103 225 642

[1]) Dieser kommt dem französischen Netze der Nordbahn zugute.

[2]) Die Gesamtausgaben (mit 5 972 422 Frcs. für Zinsen und Amortisation) stellen sich im Jahre 1901 auf 13 181 246 Frcs.

[3]) Betriebslänge am Jahresschluß 1901 = 4 862 km.

[4]) Mit 20 Frcs. Zinsen (4 % für die Aktie von 500 Frcs.).

[5]) In den Jahren 1899 und 1900 konnten dem Staate 14 919 873 Frcs. zurückgezahlt werden.

[6]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by Google

		1900	1901
Mittlere Einnahme:[1]			
für ein Betriebskm	Frcs.	39 748,78	37 150,88
„ 1 Zugkm	„	3,867	3,557
Mittlere Ausgabe:[1]			
für 1 Betriebskm	„	21 401,84	21 231,11
„ 1 Zugkm	„	2,144	2,110
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	53,84	57,15
Anzahl der Betriebsmittel:[2]			
Lokomotiven	Stck.	1 363	1 379
Tender	„	1 136	1 152
Personenwagen	„	3 716	3 685
Güterwagen (mit Gepäckwagen u. dgl.)	„	32 527	34 773
Geleistete Zugkm	Anz.	48 279 932	49 207 486
Beförderte Personen	„	66 181 984	63 517 457
„ Frachtgüter	t	18 484 979	17 520 581
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	27,87	26,53
„ Frachttonne	„	117,54	117,58
Mittlerer Ertrag:			
für 1 Person[3]	Frcs.	1,138 (1,016)	1,044 (0,932)
„ 1 Personenkm[3]	„	0,0404	0,0357
„ 1 Frachttonne	„	5,43	5,45
„ 1 Frachttkm	„	0,0462	0,0464
Im Personenverkehr entfallen:			
a) von 1 000 Personen:			
auf I. Klasse	Anz.	45,3	42,1
„ II. „	„	324,7	295,2
„ III. „	„	630,0	662,7
b) von 1 000 Frcs. Einnahme:[3]			
auf I. Klasse	Frcs.	151	140
„ II. „	„	306	284
„ III. „	„	543	576

[1] Ohne Verkehrssteuer.

[2] Wirklicher Bestand am Jahresschluß. Einschließlich der Zugänge und des Ersatzes im Jahre 1901 ergibt sich für den 31. Dezember 1902 ein Bestand von 1 445 Lokomotiven, 1 218 Tendern, 3 706 Personenwagen und 35 470 Güterwagen.

[3] Mit Verkehrssteuer. Die Klammerzahlen geben den Ertrag ohne Verkehrssteuer an.

Digitized by Google

		1900	1901
Mittlerer Ertrag für 1 Personenkm:[1])			
in I. Klasse	Cts.	7,81	7,43
„ II. „	„	4,70	4,45
„ III. „	„	3,34	3,30
überhaupt	„	4,04	3,89
Mittlere Fahrt einer Person:			
in I. Klasse	km	48,13	46,14
„ II. „	„	22,61	22,28
„ III. „	„	29,12	27,19
überhaupt	„	27,87	26,53
Von der Einnahme kommen:			
auf Personenverkehr (mit Gepäck- und Eilverkehr)	%	43,99	42,57
auf Güterverkehr	„	54,43	55,91
„ sonstige Einnahmen	„	1,58	1,52
Die Ausgabe verteilt sich wie folgt:			
Zentralverwaltung	%	9,474	9,260
Betriebsdienst	„	36,506	36,969
Zugdienst und Betriebsmittel . .	„	33,466	34,560
Bahnunterhaltung	„	19,609	17,955
sonstige Ausgaben	„	0,945	1,256
Kosten der Zugkraft (mit Unterhaltung der Betriebsmittel) für 1 Zugkm	Frcs.	0,65382	0,67651

Durchschnittlich kamen im Jahre 1901 auf 1 Zug:

in Personenzügen . . 9,60 Fahrzeuge
„ gemischten Zügen . 7,26 „
„ Güterzügen . . . . 44,66 „ .

Auf 1 Personenzug . . . entfallen 88 Personen,
„ 1 Personenzugkm . . „ 54 „ ,
„ 1 gemischten Zug } „ 111,9 Tonnen,
„ 1 Güterzug . . . }
„ 1 Personenwagen . . kommen 8,07 Personen.

Durchschnittliche Tonnenzahl für Güterwagen 3,623 t.

[1]) Mit Verkehrssteuer.

Digitized by Google

3. Westbahn.

		1900	1901
Mittlere Betriebslänge[1])	km	5 607	5 660
davon im Hauptnetz (Vollbetrieb)	„	5 437	5 575
Verwendetes Anlagekapital[2])	Frcs.	2 003 860 014	2 047 851 224
Gezahlte Dividende[3])	„	38,50	38,50
Erforderlicher Staatszuschuß (für übernommene Zinsbürgschaft)	„	12 938 607	25 740 520
Betriebseinnahme[4])	„	187 034 484	178 421 666
Betriebsausgabe	„	105 999 037	106 634 592
Mittlere Einnahme:[4])			
für 1 Betriebskm	„	33 357,31	31 523,26
„ 1 Zugkm	„	3,659	3,477
Mittlere Ausgabe:[4])			
für 1 Betriebskm	„	18 904,75	18 840,03
„ 1 Zugkm	„	2,074	2,078
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	56,67	59,77
Zahl der Betriebsmittel:[5])			
Lokomotiven	Stck.	1 580	1 615
Personenwagen	„	4 733	4 727
Gepäck- und Güterwagen[6])	„	27 487	28 719
Geleistete Zugkm	Anz.	50 496 320	50 703 364

[1]) Betriebslänge am Jahresschluß 1900 = 5 648 km, 1901 = 5 679 km.

[2]) Das einbezahlte Gesellschaftskapital betrug im Jahre 1900 = 2 011 799 913 Frcs. und im Jahre 1901 = 2 059 448 886 Frcs.

[3]) Mit 17,5 Frcs. Zinsen (3½%) für die Aktie von 500 Frcs.

[4]) Ohne Verkehrssteuer und Abgaben.

[5]) Bestand am 31. Dezember 1901. Außerdem waren für die Schmalspurbahnen vorhanden: 26 Lokomotiven, 47 Personenwagen und 343 Güterwagen. Die durchschnittliche Fahrt stellte sich:

	1900	1901
für 1 Lokomotive	auf 38 869 km,	37 579 km,
„ 1 Personenwagen	„ 50,072 „ ,	48 657 „ ,
„ 1 Güterwagen	„ 18 891 „ ,	19 513 „ .

[6]) Ohne Erdwagen (486 Stück).

Digitized by Google

		1900[1]	1901
Beförderte Personen	Anz.	—	96 692 573
„ Frachtgüter	t	—	11 846 124
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	—	22,0
„ Frachttonne	„	—	118,7
Mittlerer Ertrag:[2]			
für 1 Person	Frcs.	—	0,785
„ 1 Personenkm	„	—	0,0357
„ 1 Frachttonne	„	—	5,99
„ 1 Frachttkm	„	—	0,0504

Im Personenverkehr ergeben sich:		1901	
durchschnittliche Roheinnahme:[2]		für 1 Person	für 1 Personenkm
in I. Klasse	Frcs.	1,410	0,0542
„ II. „	„	0,651	0,0385
„ III. „	„	0,795	0,0301
überhaupt	„	0,785	0,0357

		1900	1901
Von 1000 Personen kommen:[2]			
auf I. Klasse	Anz.	—	91,3
„ II. „	„	—	458,7
„ III. „	„	—	450,0
Von 1000 Frcs. Einnahme entfallen:[2]			
auf I. Klasse	Frcs.	—	163,9
„ II. „	„	—	380,3
„ III. „	„	—	455,8
Von der Betriebseinnahme kommen:			
auf Personen- und Eilverkehr	%	57,12	55,70
„ Güterverkehr	„	42,88	44,30

[1] Die Einzelangaben für den Personen- und Güterverkehr sind in dem Betriebsbericht für das Jahr 1900 nicht enthalten.

[2] Ohne Verkehrssteuer und Abgaben.

Digitized by Google

		1900	1901
Von der Betriebsausgabe entfallen:			
auf allgemeine Verwaltung . . .	%	9,57	9,99
„ Betriebsdienst	„	39,32	38,11
„ Zugdienst und Betriebsmittel	„	37,73	38,38
„ Bahndienst und Unterhaltung	„	13,38	13,52

Die Arbeiterfahrkarten im Pariser Vorortverkehr zeigen auch für das Jahr 1901 eine weitere beträchtliche Zunahme, wie aus nachstehender Übersicht erhellt:

Jahr	Anzahl der Arbeiterdoppelkarten (A. R.)	Anzahl der Arbeiterwochenkarten	Gesamtzahl der Fahrten
1884	440 651	4 228	940 494
1890	905 028	139 766	3 766 780
1895	1 505 604	238 547	6 350 866
1899	2 271 624	414 558	10 347 060
1900 [1] . . .	2 762 216	484 124	12 302 168
1901	3 263 180	531 194	13 963 076

Für das Gesamtnetz stellt sich im Jahre 1901 die durchschnittliche Wagenzahl für einen Personenzug . . . . auf 10,28 Wagen
„ „ gemischten Zug . . . „ 8,79 „
„ „ Güterzug . . . . . „ 24,26 „
„ „ Zug überhaupt . . . auf 15,18 Wagen
(davon 4,66 Personenwagen).

4. Paris-Orléansbahn.

		1900	1901
Mittlere Betriebslänge[2]	km	7 010	7 028
davon im Hauptnetz	„	6 972	6 990
Verwendetes Anlagekapital	Frcs.	2 310 692 683	2 374 714 604
Gesellschaftskapital am Jahresschluß	„	2 337 927 676	2 383 711 771

[1] Berichtigte Angaben.

[2] Betriebslänge am Jahresschluß 1900 = 7 012 km und am Jahresschluß 1901 = 7 064 km. Dazu im Bau 607 km und in Vorbereitung 406 km (davon 418 km schmalspurig).

Digitized by Google

		1900	1901
Gezahlte Dividende[1])	Frcs.	58,50	58,50
Zahl der Betriebsmittel:[2])			
Lokomotiven	Stck.	1 460	1 465
Tender	„	1 329	1 333
Personenwagen	„	3 984	3 983
Gepäck- und Güterwagen	„	30 777	31 143
Auf das Gesamtnetz[3]) kommen:			
an Roheinnahmen	Frcs.	232 241 860	230 576 795
„ Ausgaben	„	115 172 131	112 153 089
„ Überschuß	„	117 069 729	118 423 706
Zahl der beförderten Personen	Anz.	39 834 492	40 270 546
„ „ „ Güter(marchandises)	t	13 905 486	13 802 228
Für das Hauptnetz der Paris-Orléansbahn ergeben sich nachstehende Zahlen:			
Mittlere Betriebslänge	km	6 972	6 990
Betriebseinnahme:			
überhaupt	Frcs.	232 150 914	229 248 220
für 1 Betriebskm	„	33 297,60	32 796,59
„ 1 Zugkm	„	4,60	4,73
Betriebsausgabe:			
überhaupt	„	114 483 565	112 132 620
für 1 Betriebskm	„	16 420,47	16 041,81
„ 1 Zugkm	„	2,27	2,31
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	49,31	48,91
Beförderte Personen	Anz.	39 401 364	39 770 273
„ Gütertonnen(marchandises)	t	11 614 021	11 601 591

[1]) Mit 15 Frcs. Zinsen für die Aktie von 500 Frcs.

[2]) Bestand am Ende des Jahres 1901 der Betriebsmittel für die Bahnen mit normaler Spurweite. Hierin sind 32 Bahndienstwagen und 747 Kieswagen nicht mit einbegriffen.

[3]) Hauptnetz und neue Linien. Die Verkehrssteuer ergab für das Jahr 1901 8 754 695 Frcs.

Digitized by Google

		1900	1901
Geleistete Zugkm	Anz.	50 382 753	48 436 574
davon in Personenzügen	„	24 255 242	24 319 613
„ „ Güterzügen	„	16 374 630	14 896 431
„ „ gemischten Zügen	„	9 752 881	9 220 530
Mittlere Fahrt:			
einer Person	km	51,5	47,1
„ Frachtguttonne	„	171	173
Mittlerer Ertrag:			
für 1 Person	Frcs.	1,91	1,75
„ 1 Personenkm	„	0,0370	0,0372
„ 1 Frachtguttonne	„	9,42	9,53
„ 1 Frachtguttkm	„	0,0551	0,0557
Es entfallen (in Prozenten):			
a) von der Verkehrseinnahme:			
auf Personen- u. Gepäckverkehr	%	43,92	41,99
„ Güterverkehr	„	56,08	58,01
b) von der Betriebsausgabe:			
auf Allgemeinkosten	„	12,03	11,08
„ Betriebsdienst	„	29,26	29,93
„ Zugdienst u. Betriebsmittel	„	36,39	36,87
„ Bahnunterhaltung	„	14,75	14,58
„ Erneuerung der Bahn und Betriebsmittel	„	6,89	6,74
„ verschiedene Ausgaben	„	0,68	0,50
Von der Einnahme für 1 Zugkm kommen:			
auf Personenverkehr (mit Gepäck usw.)	Frcs.	2,02	1,99
„ Güterverkehr	„	2,58	2,74
zusammen	„	4,60	4,73
Im Personenverkehr des Hauptnetzes betrug die durchschnittliche Einnahme:			
a) für eine Person:			
in I. Klasse	Frcs.	9,62	8,96
„ II. „	„	3,63	3,48
„ III. „	„	1,43	1,32
überhaupt	„	1,91	1,75

Digitized by Google

		1900	1901
b) für ein Personenkilometer:			
in I. Klasse	Frcs.	0,0700	0,0707
„ II. „	„	0,0453	0,0459
„ III. „	„	0,0316	0,0318
überhaupt	„	0,0370	0,0372
Durchschnittliche Fahrt einer Person:			
in I. Klasse	km	137	127
„ II. „	„	80	76
„ III. „	„	45	41
überhaupt	„	51,5	47,1
Es kommen:			
a) von 1000 Personen:			
auf I. Klasse	Anz.	34,5	32,1
„ II. „	„	92,5	88,2
„ III. „	„	873,0	879,7
b) von 1000 Frcs. Einnahme:			
auf I. Klasse	Frcs.	171,6	163,8
„ II. „	„	176,2	175,0
„ III. „	„	652,2	661,2
Kosten der Zugkraft (einschl. Unterhaltung der Betriebsmittel):			
für 1 Zugkm	Frcs.	0,826	0,854

5. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. (Französisches Netz.)[1])

Es betrug:		1900	1901
Mittlere Betriebslänge[2])	km	9097	9183
Verwendetes Anlagekapital[3])	Frcs.	4 528 769 479	4 616 704 392
Gesellschaftskapital am Jahresschluß[3])	„	4 566 585 776	4 662 376 530

[1]) Ohne algerische Linien 513 km.

[2]) Betriebslänge am Jahresschluß 1901 = 9212 km. Dazu 349 km im Bau und 284 km in Vorbereitung.

[3]) Für das Gesamtnetz betrugen:

		1900	1901
Bahnlänge (einschließlich Baustrecken)	km	10358	10358
davon im Betrieb	„	9610	9696
Anlagekapital	Frcs.	4 717 125 013	4 805 297 392
Gesellschaftskapital	„	4 754 941 099	4 850 969 284

Mit den Lagerbeständen stellt sich der Bauaufwand für das Jahr 1901 auf 4 859 876 953 Frcs.

Digitized by Google

		1900	1901
Gezahlte Dividende[1])	Frcs.	58	55
Gesamteinnahme[2])	„	460 998 071	446 152 166
Gesamtausgabe	„	230 835 778	237 496 719
Mittlere Einnahme:[2])			
für 1 Betriebskm	„	50 675,83	48 584,58
„ 1 Zugkm	„	5,203	5,094
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	„	25 374,93	25 862,65
„ 1 Zugkm	„	2,598	2,712
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	50,07	53,23
Zahl der Betriebsmittel:[3])			
Lokomotiven	Stck.	2 724	2 939
Personenwagen	„	6 515	6 697
Gepäck- und Güterwagen	„	90 407	91 113
Beförderte Personen	„	67 442 621	68 470 781
„ Gütertonnen (Güter und Kohlen)	t	27 444 379	26 458 822
Geleistete Personenkm	Anz.	3 508 797 508	3 257 471 610
„ Tonnenkm	„	5 447 771 421	5 299 846 605
„ Zugkm	„	88 595 918	87 586 450
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	52	48
„ Gütertonne	„	198,5	200,3
Mittlerer Ertrag:[4])			
für 1 Person	Frcs.	2,14	1,96
„ 1 Personenkm	„	0,0411	0,0417
„ 1 Gütertonne	„	9,129	9,212
„ 1 Gütertonnenkm	„	0,0460	0,0460

[1]) Mit 20 Frcs. Zinsen für die Aktie von 500 Frcs.

[2]) Ohne Verkehrssteuer. Dieselbe ergab für das Jahr 1901 = 17 091 786 Frcs.

[3]) Bestand am Ende des Jahres 1901.

[4]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by Google

		1900	1901
Von der Verkehrseinnahme entfallen:			
auf Personen- und Eilverkehr	%	43,29	42,94
„ Güterverkehr	„	55,57	55,91
„ sonstige Einnahmen	„	1,14	1,15
Von der Ausgabe kommen:			
auf Verwaltungskosten	„	9,39	8,35
„ Betriebsdienst	„	35,69	34,88
„ Zugdienst und Betriebsmittel	„	36,67	38,96
„ Bahnunterhaltung	„	17,66	17,35
„ verschiedene Ausgaben	„	0,59	0,46
Es betrug durchschnittlich:			
Zahl der Personen in einem Zuge	Anz.	69	64
Ladung eines Güterzuges	t	163	164
„ „ Güterwagens	„	4,327	4,276
Zahl der Wagen eines Personenzuges	Anz.	11,180	11,218
„ „ „ „ Güterzuges	„	39,533	40,386
Im Personenverkehr kommen an durchschnittlicher Einnahme für die Person:			
auf I. Klasse	Frcs.	10,14	9,57
„ II. „	„	4,56	4,10
„ III. „	„	1,37	1,30
überhaupt	„	2,14	1,96
Von 1000 Personen kommen:			
auf I. Klasse	Anz.	47	46
„ II. „	„	109	106
„ III. „	„	844	848
Von 1000 Frcs. Einnahme entfallen:			
auf I. Klasse	Frcs.	225	223
„ II. „	„	232	220
„ III. „	„	543	557
Die Einnahme für 1 Zugkm betrug:			
in Personenzügen	Frcs.	3,837	3,682
„ Güterzügen	„	7,341	7,382
überhaupt	„	5,203	5,094

Digitized by Google

Über die Betriebsergebnisse der algerischen Linien ergeben sich nachstehende Zahlen:

		1900	1901
Betriebslänge	km	513	513
Verwendetes Anlagekapital	Frcs.	169 346 776	169 527 909
Einnahme[1])	„	9 333 162	9 666 267
Ausgabe	„	6 251 972	6 524 798
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	67	67

6. Südbahn.

		1900	1901
Mittlere Betriebslänge[2])	km	3 508	3 523
Verwendetes Anlagekapital:[3])	Frcs.	1 056 400 342	1 064 141 698
Gezahlte Dividende[4])	„	50,0	50,0
Erforderlicher Staatszuschuß (für übernommene Zinsbürgschaft)	„	2 965 081	9 587 563
Gesamteinnahme[1])	„	107 653 937	106 793 470
Gesamtausgabe	„	50 624 842	56 029 032
Mittlere Einnahme:[1])			
für 1 Betriebskm	„	30 688,12	30 313,22
für 1 Zugkm	„	4,580	4,495
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	„	14 431,25	15 903,43
„ 1 Zugkm	„	2,154	2,359
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	47,03	52,40
Zahl der Betriebsmittel:[5])			
Lokomotiven	Stck.	847	853
Personenwagen	„	2 483	2 373
Gepäck-, Güter- u. sonstige Wagen	„	21 733	25 616

[1]) Ohne Verkehrssteuer.

[2]) Betriebslänge am Jahresschluß 3 541 km. Außerdem noch im Bau und in Vorbereitung 722 km.

[3]) Abzüglich der dem Staate geleisteten Vorschüsse (in Baar u. Leistungen).

[4]) Mit 25 Frcs. (5 %) Zinsen für die Aktie von 500 Frcs.

[5]) Bestand am 1. Januar 1902.

Digitized by Google

		1900	1901
Geleistete Zugkm[1])	Anz.	23 506 037	23 721 844
Beförderte Personen	„	20 828 729	20 924 397
„ Frachtgüter	t	8 594 828	8 718 351
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	49,5	46,8
„ Tonne Gut	„	140,8	131,8
Mittlerer Ertrag:[2])			
für 1 Person	Frcs.	1,96	1,92
„ 1 Personenkm	„	0,03956	0,04096
„ 1 Frachtguttonne	„	6,81	6,63
„ 1 Frachtguttonnenkm	„	0,04838	0,05051
Kosten der Zugkraft für 1 Zugkm	„	0,671	0,741
„ „ Bahnunterhaltung f. 1 km	„	2 745	2 952
Von der Roheinnahme kommen:			
auf Personen- und Eilverkehr	%	43,26	43,39
„ Güterverkehr (mit Verschied.)	„	56,74	56,61
Von der Ausgabe entfallen:			
auf Verwaltungskosten	%	15,61	17,76
„ Betriebsdienst	„	34,22	32,27
„ Zugdienst und Betriebsmittel	„	31,15	31,41
„ Bahnunterhaltung	„	19,02	18,56
Mittlerer Ertrag für 1 Person:			
in I. Klasse	Frcs.	8,48	7,81
„ II. „	„	3,61	3,51
„ III. „	„	1,50	1,50
überhaupt	„	1,93 (1,96)	1,89 (1,92)
Von 1 000 Personen kommen:			
auf I. Klasse	Anz.	36	36
„ II. „	„	85	83
„ III. „	„	879	881

[1]) Die nachstehenden Angaben beziehen sich auf das Netz für die garantierten Linien mit einer mittleren Betriebslänge von 3 508 km.

[2]) Mit Verkehrssteuer.

(Fortsetzung des Textes auf S. 145.)

Digitized by Google

Übersicht der Hauptbetriebsergeb-

Gegenstand		Staatsbahnnetz		
		1899	1900	1901
Mittlere Betriebslänge	km	2 817	2 888	2 916
Auf 1 Betriebskm kommen:				
an Einnahme [1]	Frcs.	17 013	17 378	16 988
„ Ausgabe	„	11 687	12 511	12 819
„ Überschuß	„	5 326	4 867	4 169
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . .	%	68,69	71,99	75,46
Befördert sind:				
Personen	Anzahl	12 099 711	12 722 147	12 908 537
Frachtgüter	t	3 945 358	4 153 079	4 259 001
Durchschnittliche Fahrt:				
einer Person	km	41,8	45,4	41,2
„ Gütertonne	„	121,8	115,3	111,1
Durchschnittsertrag:				
für 1 Personenkm	Cts.	3,60	3,41	3,43
„ 1 Gütertonnenkm	„	5,20	5,39	5,30
Zahl der Betriebsmittel:				
Lokomotiven	Stück	573	587	597
Personenwagen	„	17	1 811	1 760
Gepäck- und Güterwagen . .	„	14	14 379	173
Geleistet sind:				
Zugkm	km	15 800 [illegible]	16 61-	
Auf 1 Zugkm entfallen:				
an Einnahme	Frc	4,0		
„ Ausgabe				

[1] Ohne Verkehrssteuer

[2] Französisches Net

nisse für die Jahre 1899 bis 1901.

Bahnnetze der 6 großen Gesellschaften

Nordbahn[2])			Ostbahn		
1899	1900	1901	1899	1900	1901
3 749	3 750	3 757	4 835	4 837	4 862
61 219	67 141	62 320	37 049	39 748	37 151
31 074	37 456	34 583	20 686	21 402	21 231
30 145	29 685	27 737	16 363	18 346	15 920
50,76	55,79	55,49	55,84	53,84	57,13
73 678 010	80 614 876	80 365 063	62 526 380	66 181 984	68 517 457
31 138 917	33 143 259	31 468 696	17 404 361	18 484 979	17 520 581
28,7	30,3	28,4	25,68	27,9	26,5
101,6	104,3	163,2	116,53	117,5	117,6
3,33	3,39	3,27	3,92	4,04	3,57
4,17	4,04	4,04	4,76	4,62	4,64
1 775	1 777	1 843	1 347	1 363	1 379
4 565	4 643	4 636	3 589	3 716	3 685
58 471	60 488	63 749	31 732	32 527	34 773
56 466 001	60 593 796	55 451 886	45 335 500	48 279 932	49 207 486
4,064	4,155	4,222	3,774	3,867	3,957
2,093	2,318	2,343	2,206	2,144	2,110

Digitized by Google

Gegenstand	Bahnnetze der 6 großen Gesellschaften		
	Westbahn		
	1899	1900	1901
Mittlere Betriebslänge . . . . . km	5 590	5 607	5 660
Auf 1 Betriebskm kommen:			
an Einnahme[3]). . . . . Frcs.	31 648	33 357	31 523
„ Ausgabe . . . . . „	16 785	18 905	18 840
„ Überschuß . . . . . „	14 863	14 452	12 683
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . . %	53,04	56,67	59,77
Befördert sind:			
Personen . . . . . Anzahl	96 229 530	—	96 692 573
Frachtgüter . . . . . t	12 004 418	—	11 846 124
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person . . . . . km	20,9	—	22,6
„ Gütertonne . . . . . „	115,3	—	118,7
Durchschnittsertrag:			
für 1 Personenkm . . . . . Cts.	3,74	—	3,57
„ 1 Gütertonnenkm . . . . „	5,20	—	5,04
Zahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven . . . . . Stück	1 507	1 580	1 615
Personenwagen . . . . . „	4 525	4 733	4 727
Gepäck- und Güterwagen . . „	26 597	27 487	28 719
Geleistet sind:			
Zugkm . . . . . km	48 114 242	50 496 320	50 703 364
Auf 1 Zugkm entfallen:			
an Einnahme . . . . . Frcs.	3,63	3,66	3,48
„ Ausgabe . . . . . „	1,93	2,67	2,08

[1]) Hauptnetz.

[2]) Französisches Netz, ohne algerische Linien.

[3]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by Google

Bahnnetze
der 6 großen Gesellschaften

Paris-Orléansbahn[1])			Paris-Lyon-Mittelmeerbahn[2])		
1899	1900	1901	1899	1900	1901
5 112	6 972	6 990	9 053	9 097	9 183
38 518	33 298	32 797	48 255	50 676	48 585
17 019	16 420	16 042	22 946	25 375	25 863
21 499	16 878	16 755	25 309	25 301	22 722
44,18	49,31	48,91	47,55	50,07	53,23
33 853 710	39 401 364	39 770 273	65 450 220	67 442 621	68 470 781
11 993 394	11 614 021	11 601 591	26 328 228	27 444 379	26 458 822
47,2	51,5	47,1	47,0	52,0	48,0
166,0	171,0	173,0	197,5	198,5	200,3
3,77	3,70	3,72	4,20	4,11	4,17
5,30	5,51	5,57	4,68	4,60	4,60
1 397	1 460	1 465	2 638	2 724	2 939
3 828	3 984	3 983	6 535	6 515	6 697
28 584	30 777	31 143	86 853	90 407	91 113
39 835 462	50 382 753	48 436 574	83 770 241	88 595 918	87 586 450
4,94	4,60	4,73	5,193	5,203	5,094
2,18	2,37	2,31	2,723	2,598	2,712

Digitized by Google

Gegenstand		Bahnnetze der 6 großen Gesellschaften Südbahn		
		1899	1900	1901
Mittlere Betriebslänge	km	3 457	3 508	3 523
Auf 1 Betriebskm kommen:				
an Einnahme [1]	Frcs.	30 947	30 688	30 313
„ Ausgabe	„	14 176	14 431	15 903
„ Überschuß	„	16 771	16 257	14 410
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . .	%	45,80	47,03	52,40
Befördert sind:				
Personen	Anzahl	20 170 146	20 828 729	20 924 397
Frachtgüter	t	8 406 233	8 594 828	8 718 351
Durchschnittliche Fahrt:				
einer Person	km	49,7	49,5	46,8
„ Gütertonne	„	149,3	140,8	131,8
Durchschnittsertrag:				
für 1 Personenkm	Cts.	3,92	3,96	4,19
„ 1 Gütertonnenkm	„	4,68	4,84	5,05
Zahl der Betriebsmittel:				
Lokomotiven	Stück	841	847	853
Personenwagen	„	2 473	2 483	2 373
Gepäck- und Güterwagen . .	„	24 538	24 733	25 616
Geleistet sind:				
Zugkm	km	22 420 523	23 506 037	23 721 844
Auf 1 Zugkm entfallen:				
an Einnahme	Frcs.	4,769	4,580	4,495
„ Ausgabe	„	2,185	2,154	2,359

[1] Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by Google

(Fortsetzung von S. 139.)

		1900	1901
Von 1 000 Frcs. Einnahme entfallen:			
auf I. Klasse	Frcs.	160	146
„ II. „	„	158	154
„ III. „	„	682	700
Die durchschnittl. Wagenzahl eines Zuges stellt sich wie folgt:			
für Personenzüge	Anz.	8,76	8,67
„ gemischte Züge	„	9,41	9,14
„ Güterzüge	„	32,61	33,44

Die vom französischen Staat in den Jahren 1900 und 1901 gezahlten Garantiezuschüsse haben betragen:

		1900	1901
Für die Bahnen:			
Ostbahn	Frcs.	—	1 855 702
Westbahn	„	12 938 607	25 740 520
Südbahn	„	2 965 081	9 587 563
zusammen	„	15 903 688	37 183 785

Die Zuschüsse an die Westbahn und die Südbahn haben sich somit bedeutend erhöht. Während in den Jahren 1899 und 1900 von der Ostbahn dem Staate 14 919 873 Frcs. zurückgezahlt werden konnten, war für das Berichtsjahr (1901) wieder ein Garantiezuschuß von 1 855 702 Frcs. erforderlich. Dagegen sind im Jahre 1901 dem Staate von der Paris-Orléansbahn 194 711 Frcs. zurückgezahlt worden.

Die Betriebsergebnisse der italienischen Eisenbahnen im Jahre 1900.[1])

1. Längen, bauliche Verhältnisse und Einteilung nach der Betriebsführung.

		1899	1900
Baulänge am Jahresschluß	km	15 412	15 471
Betriebslänge am Jahresschluß . .	„	15 815	15 884
„ im Jahresdurchschnitt	„	15 819	15 847

Neu eröffnet wurden 4 Strecken von zusammen 63 km Baulänge (64 km Betriebslänge). Der über diese Zahlen hinausgehende Unterschied in den Angaben für 1899 und 1900 ist durch Berichtigung von Längenangaben bei älteren Bahnen entstanden.

Das Verhältnis der am Schlusse der Jahre 1899 und 1900 im Betrieb gewesenen Bahnlänge zur Fläche und Bevölkerungszahl des Königreichs war wie folgt:

		1899	1900
Flächengröße	qkm	286 648	286 648
Bevölkerungszahl	Anz.	31 856 675	32 966 307
Auf je 100 qkm Oberfläche kam Bahnlänge	km	5,50	5,50
Auf je 10 000 Einwohner kam Bahnlänge	„	4,96	4,818

[1]) Vgl. für die Vorjahre zuletzt Archiv 1902 S. 594, 1901 S. 622 usw. Der im Sommer 1902 erschienene amtliche Bericht, dem die nachstehenden Mitteilungen entnommen sind, trägt die Aufschrift: „Ministero dei lavori pubblici, Reale Ispettorato generale delle strade ferrate. Relazione sull' esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno 1900. Roma, Tip. dell' Unione cooperativa editrice 1902." Der Bericht umfasst 720 Druckseiten in großer Viertelbogenform.

Digitized by Google

Von der gesamten Bahnlänge, die am 31. Dezember 1900 im Betrieb war, waren 1812 km zweigleisig, der übrige Theil eingleisig. Von den fast ausschließlich mit Breitfußschienen hergestellten Hauptgleisen hatten 15 784 km schwebenden, 1 499 km unterstützten Stoß. Aus Stahl waren die Schienen bei 16 031 km, aus Eisen bei 1 252 km Gleis.

Die Spurweite ist bei allen Hauptbahnen 1,445 m, im ganzen hatten diese Spurweite 14 260 km gegen 14 201 km am Schlusse des Jahres 1899. Kleinere Spurweiten, zwischen 0,954 und 0,850 m, hatten Ende 1900 ebenso wie im Vorjahr 1 211 km.

In Bezug auf Neigungs- und Krümmungsverhältnisse ist zu bemerken, daß von der gesamten Baulänge von 15 471 km der italienischen Eisenbahnen 3 493 km in der Horizontale, 5 647 km in Neigungen über 5 auf 1 000 (1 : 200), 3 066 km in Neigungen über 5 bis 10 auf 1 000 (über 1 : 200 bis 1 : 100), 1 383 km in Neigungen über 10 bis 15 auf 1 000 (über 1 : 100 bis 1 : 66,67), 1 882 km in Neigungen über 1 : 66,67 liegen. In gerader Linie liegen 10 787 km, in Krümmungen mit Halbmesser über 500 m 2 286 km, mit kleinerem Halbmesser 2 398 km. Die Zahl der Tunnel beträgt 1 501 mit einer Gesamtlänge von 691,019 km.

Der Staat ist bei dem überwiegenden Teile der Eisenbahnen Eigentümer oder wenigstens Miteigentümer, der Betrieb ist aber ausschließlich in Händen von Privaten. Der Betrieb aller für den Verkehr wichtigeren Linien auf dem Festland und auf der Insel Sizilien ist an drei Gesellschaften, die Mittelmeer-, die adriatische und die sizilische, verpachtet. Die übrigen Eisenbahnen des Königreichs zerfallen in 47 verschiedene Unternehmungen, bei denen außer Privatpersonen der Staat, die Provinzen, Gemeinden und sonstige Körperschaften beteiligt sind. Die bedeutendste unter diesen Unternehmungen ist die „königliche Gesellschaft der sardinischen Eisenbahnen", die ein Netz von 419 km vollspuriger Eisenbahnen auf der Insel Sardinien besitzt und betreibt; sie wird vom Staat beträchtlich unterstützt (vgl. Archiv 1902 S. 595). Das letztere ist auch der Fall bei der „Gesellschaft der sardinischen Nebenbahnen", die ein Netz von 593 km schmalspuriger Bahnen besitzt und betreibt.

Nach den betriebführenden Gesellschaften und der Spurweite ergibt sich am Jahresschluß 1899 und 1900 folgende Verteilung der italienischen Eisenbahnen:

Digitized by Google

	1899	1900
1. die drei großen Betriebsgesellschaften:		
Mittelmeer-Gesellschaft . . . km	5 675	5 681
Adriatische „ . . . „	5 625	5 634
Sizilische „ . . . „	1 079	1 079
zusammen die drei großen Betriebsgesellschaften . . „	12 379	12 394
2. die königliche Gesellschaft der sardinischen Eisenbahnen . . . „	418	419
3. sonstige Eisenbahngesellschaften:		
a) Eisenbahnen mit Vollspur . . „	1 393	1 436
b) „ „ Schmalspur . „	1 211	1 211
4. Bahnen von besonderer Bauart (Seilbahnen) . . . . . „	11	11
zusammen „	15 412	15 471

Gemeinschaftlich, d. h. von zwei oder mehr Betriebsführern benutzt wurden im Jahre 1900 469 km gegen 451 km im Jahre 1899.

2. Anlagekapital.

Nach der Uebersicht auf S. 149 waren am Schlusse des Jahres 1900 auf die italienischen Eisenbahnen im ganzen 5 381 147 053 Lire verwendet gegen 5 164 380 735 Lire am Schlusse des Jahres 1899. Das Anlagekapital hat sich demnach im Jahre 1900 um 216 766 318 Lire erhöht, während die Erhöhung im Jahre 1899 sich auf nur 17 450 980 Lire bezifferte. Der größte Teil des Zuwachses, über 178 Millionen Lire, findet sich bei den vor dem Gesetze vom 29. Juli 1879 gebauten Eisenbahnen aufgeführt, deren Kosten in den Berichten für die letzten Jahre stets mit gleichem Betrag angegeben waren. Die jetzige Erhöhung ist dadurch hervorgerufen worden, daß die seit 1885 aus Reservefonds und der Kasse für die Vermehrung des Vermögensstocks bestrittenen Kosten von Ergänzungsbauten, die an den alten Eisenbahnen zur Ausführung gekommen, nunmehr dem Anlagekapital zugerechnet worden sind.

Digitized by Google

	Dem Staate gehörige Eisenbahnen		Eisenbahnen, bei denen der Staat Miteigentümer ist	Der Privatindustrie konzessionierte Eisenbahnen		Den Betriebsgesellschaften nach Gesetz vom 20. Juli 1888 und vom 2. Juli 1896 konzessionierte Bahnen	Fahr- und sonstiges Betriebsmaterial	zusammen
	vor dem Gesetze vom 29. Juli 1899 gebaute Eisenbahnen und zugehörige Ergänzungsstrecken	Ergänzungsbahnen, gebaut in Gemäßheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 u. späterer Gesetze		der Südbahngesellschaft vor dem Gesetz vom 20. Juli 1888 konzessionierte Bahnen	verschiedenen Gesellschaften konzessionierte Bahnen			
	Lire							
Kosten der die großen Netze bildenden vollspurigen Eisenbahnen und ihres Fahr- und sonstigen Betriebsmaterials.								
Mittelmeernetz	1 287 479 807	835 902 348	41 223 262	41 480 690	20 924 368	160 103 708	158 207 548	2 545 321 726
Adriatisches Netz	714 494 951	389 937 691	—	457 036 513	27 802 785	172 130 563	128 275 855	1 889 678 358
Sizilisches Netz	247 802 482	114 637 848	—	—	—	95 478 698	2 315 816	481 077 844
zusammen die 3 Netze	2 249 777 240	1 340 477 887	41 223 262	498 517 203	48 727 148	427 712 969	309 642 219	4 916 077 928
Kosten der übrigen Eisenbahnen und ihres Fahr- und sonstigen Betriebsmaterials.								
Vollspurige Eisenbahnen . .	12 800 000	—	—	205 822	274 314 530	—	27 850 591	315 170 943
Schmalspurige Eisenbahnen	—	—	—	—	136 137 925	—	11 963 288	148 101 213
Seil- und dergl. Bahnen . .	—	—	—	—	1 448 341	—	348 628	1 796 969
im ganzen . .	2 262 577 240	1 340 477 887	41 223 262	498 723 025	460 627 944	427 712 969	349 804 726	5 381 147 053
Am 31. Dezember 1899 betrugen die Kosten . . .	2 084 260 779	1 330 478 696	36 586 608	484 245 518	458 228 404	422 600 417	347 980 313	5 164 380 735
Zuwachs in 1900	178 316 461	9 999 191	4 636 654	14 477 507	2 399 540	5 112 552	1 824 413	216 766 318

8. Bestand und Leistungen der Fahrmittel.

	1899		1900	
Betriebslänge am Jahresschluß .	15 815 km		15 884 km	
	Bestand am Jahresschluß			
	im ganzen	auf 1 km Betriebslänge	im ganzen	auf 1 km Betriebslänge
Lokomotiven . . . . . Stück	2 983	0,189	3 067	0,193
Personenwagen . . . . „	8 554	0,541	8 697	0,548
Gepäck- und Güterwagen „	52 949	3,348	54 365	3,423

Der Bestand an Fahrmitteln hat sich danach im Jahre 1900 nicht unbeträchtlich gegen das Vorjahr erhöht.

Geleistet wurden von Personen-, gemischten und Güterzügen

in 1899 . . . . . 72 355 265 Zugkm,

„ 1900 . . . . . 74 384 363 „ .

Die Leistung der Fahrmittel hat also um rund 2 Millionen Zugkm zugenommen. Die Mehrleistung verteilt sich je zur Hälfte auf Personen- und gemischte Züge einerseits und Güterzüge andrerseits.

4. Verkehr.

	1899	1900
Betriebslänge am Jahresschluß . . km	15 815	15 884
Personenverkehr:		
Zahl der beförderten Reisenden . . .	57 914 709 [1]	59 695 420 [1]
davon fuhren in I. Klasse	1 961 011	1 994 702
II. „	12 561 419	12 905 654
III. „	43 328 322	44 732 918
IV. „	63 957	62 146

[1]) Die Reisenden mit Abonnements-, Rundreise-, Studentenkarten und zusammengestellten Rundreiseheften sind in diesen Zahlen nicht einbegriffen. An solchen Fahrkarten wurden in 1900 verkauft 333 074 gegen 256 818 in 1899, 174 282 in 1898 und 159 691 in 1897. Die Benutzung dieser Karten hat danach von Jahr zu Jahr stark zugenommen.

Digitized by Google

	1899	1900
Von den beförderten Reisenden wurden zurückgelegt . . . . . km	2 459 074 785	2 629 040 622
durchschnittlich wurden zurückgelegt: von einem Reisenden . . . . km	42	44
Verhältnis der benutzten zu den in den Zügen angebotenen Sitzplätzen . . . . . %	21,98	22,12

Güterverkehr:[1])

a) Eilgut:

Zahl der Sendungen: Gepäck, Zeitungen, Muster und Hunde	1 996 020	
Eisenbahnpackete bis zu 20 kg Gewicht	2 133 107	
Güter in voller Wagenladung	3 775	
sonstige Sendungen	6 455 625	
Tiere	4 553	
zusammen Zahl der Sendungen im Eilgutverkehr	10 593 080	
Gewicht der Sendungen in vollen Wagenladungen und der als solche tarifierten Güter	36 046	t
Stückzahl der beförderten Tiere . . .	19 014	
mit den in vollen Wagenladungen beförderten und als solche tarifierten Gütern wurden geleistet	3 508 118	tkm
mit den beförderten Tieren wurden geleistet	560 557	Stück-km
durchschnittliche Beförderungslänge einer Tonne Gut in voller Wagenladung	97	km
eines Tieres	29	„

[1]) Die Angaben für den Güterverkehr können mit denen des Vorjahres nicht verglichen werden, da für die Statistik von 1900 eine neue Buchungsart in Anwendung gekommen ist.

Digitized by Google

b) Mit Beschleunigung befördertes Frachtgut:

Zahl der Sendungen von Gütern und Vieh	295 379	
Gewicht der Sendungen in vollen Wagenladungen	699 694	t
Stückzahl der beförderten Tiere	2 815 197	
mit den in vollen Wagenladungen beförderten Gütern wurden geleistet	137 806 338	tkm
mit den beförderten Tieren wurden geleistet	261 802 064	Stück-km
durchschnittliche Beförderungslänge einer Tonne Gut in voller Wagenladung	197	km
eines Tieres	93	„

c) Gewöhnliches Frachtgut:

Zahl der Sendungen:		
Kaufmannswaren (merci) und Tiere (zusammen)	1 781 620	
sonstige Transporte	8 341 184	
Gewicht der in ganzen Wagenladungen aufgegebenen und als solche tarifierten Güter	17 260 591	t
Zahl der beförderten Tiere	42 474	
Mit den in ganzen Wagenladungen aufgegebenen oder als solche tarifierten Gütern wurden geleistet	1 985 176 215	tkm
mit den beförderten Tieren wurden geleistet	1 690 467	Stück-km
Mittlere Beförderungslänge einer Tonne Frachtgut, die in ganzer Wagenladung aufgegeben oder als solche tarifiert wurde	115	km
mittlere Beförderungslänge eines Stück Vieh	40	km.

5. Finanzielle Ergebnisse.

Einnahme:		1899	1900
im ganzen	Lire	300 399 380	312 311 833
für 1 km Betriebslänge	„	18 990	19 708

Digitized by Google

		1899	1900
Von der Einnahme kamen aus:			
dem Personenverkehr . . .	Lire	112 882 545	123 490 968
„ Eilgutverkehr	„	22 769 834	23 353 239
„ beschleunigten Frachtverkehr	„	15 997 639	13 210 503
„ gewöhnlichen Frachtverkehr	„	146 424 960	150 075 403
sonstigen Quellen	„	2 324 402	2 181 720
Ausgabe:			
im ganzen	„	216 847 918	239 516 399
für 1 km Betriebslänge . . .	„	13 708	15 114
Von der Ausgabe kamen auf:			
allgemeine Verwaltung . . .	„	22 077 302	23 072 841
Bahnunterhaltung und Bewachung	„	45 486 006	48 286 072
Verkehrsdienst	„	83 973 730	99 053 347
Zugförderungsdienst und Fahrmittel	„	64 992 204	68 750 338
sonstige Ausgaben	„	318 676	353 801
Überschuß der Einnahme über die Ausgabe	„	83 551 462	72 795 434
Im Durchschnitt wurde eingenommen für 1 Personenkm	„	0,0411	0,0407

Die Roheinnahme ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Sie betrug im Jahre 1894 im ganzen 250 459 559 Lire (für 1 km 16 973 Lire), sie ist also bis zum Jahre 1900 im ganzen um etwa 62 Millionen Lire und für 1 km um rund 2 700 Lire gewachsen. Die Ausgabe ist aber fast um den gleichen Betrag, im ganzen um rund 61,3 Millionen Lire (für 1 km rund 3 000 Lire) in die Höhe gegangen. Infolge dessen ist denn auch der Überschuß, der von 1894 bis 1899 stetig gewachsen war, im Jahre 1900 beträchtlich zurückgegangen.

In den im Vorstehenden für die Einnahmen angegebenen Beträgen sind die nicht enthalten, die den Gesellschaften als Kostenerstattung (a rimborso di spese) für gewisse, im staatlichen Interesse erfolgte Beförderungsleistungen vergütet werden und ihnen nach den Bestimmungen

Digitized by Google

der Betriebsüberlassungsverträge[1]) ohne Abzug ausgezahlt werden müssen. Werden diese Beträge hinzugerechnet, so ergibt sich die Gesamteinnahme wie folgt:

	1899	1900
die voraufgeführte Einnahme . . . Lire	300 399 380	312 311 833
dazu die als Kostenerstattung gewährten Beträge . . . . . „	5 365 103	6 054 491
zusammen „	305 764 483	318 366 324

Das Verhältnis zwischen den Betriebskosten und der Roheinnahme (der sogen. Betriebskoeffizient) ergibt sich für 1900 zu 0,75 gegen 0,71 im Jahre 1899 und 0,70 im Jahre 1898. Dieses Verhältnis ist also etwas größer geworden.

Der größte Teil der gesamten, von den italienischen Eisenbahnen erzielten Roheinnahme entfällt auf die Netze der drei Betriebsgesellschaften. Auf S. 158/159 ist eine Übersicht dieser Einnahmen und deren vertragsmäßiger Verteilung unter die Gesellschaften, die Reservefonds und den Staat für die Jahre 1899 und 1900 gegeben. Danach hat der Staat als Anteil an der Roheinnahme von den Hauptnetzen der drei Betriebsgesellschaften im Jahre 1900 im ganzen 73 108 787 Lire erhalten gegen 70 370 224 Lire in 1899. Der Anteil des Staates ist also entsprechend der vergrößerten Roheinnahme um nahezu 3 Millionen Lire gewachsen. Der Zuschuß, den der Staat zu den Betriebskosten der Bahnen der zweiten Netze leistete, hat sich im Jahre 1900 auf 3 614 981 Lire belaufen gegen 3 865 589 Lire in 1899, ist also um etwa 250 000 Lire kleiner geworden.

6. Nutzen des Staates und der Privatindustrie aus dem Eisenbahnbetrieb.

Für den Staat stellt sich das finanzielle Ergebnis des Eisenbahnbetriebes, wie in der nachstehenden Zusammenstellung seiner Einnahmen und Ausgaben angegeben. Die auf die Eisenbahnwertpapiere gelegte Steuer, sowie sonstige mittelbare Einnahmen des Staates aus den Eisenbahnen sind dabei ebenso wie andrerseits die durch die staatliche Aufsicht über das Eisenbahnwesen und seine obere Leitung entstehenden Kosten nicht berücksichtigt. Der Staat hat nach dem Ergebnis der Zusammenstellung nicht nur für das von ihm auf die Eisenbahnen verwendete, etwa 5 Milliarden Lire betragende Anlagekapital keine Verzinsung erhalten, sondern er hat für den Betrieb im Jahre 1900 noch 7 149 701 Lire gegen 11 511 211 Lire im Jahre 1899 und 15 743 021 Lire im Jahre 1898 zuschießen

[1]) Art. 67 und 68 der Verträge der Mittelmeer- und der Adriatischen Gesellschaft, Art. 63 und 64 des Vertrags der Sizilischen Gesellschaft. Vgl. Archiv 1886 S. 141 ff.

Digitized by Google

müssen. Der Zuschuß ist in den letzten Jahren danach stetig kleiner geworden, eine Folge des Steigens der Roheinnahme.

Die auf die Beförderung von Eilgütern, mit Beschleunigung befördertem und gewöhnlichem Frachtgut gelegte Staatssteuer hat im Jahre 1900 eine Einnahme von 21 917 320 Lire ergeben gegen 21 015 233 Lire im Jahre 1899 und 19 900 232 Lire im Jahre 1898.

A. Einnahme des Staates.	1899	1900
	Lire	
1. Anteil des Staates an der Roheinnahme der Hauptnetze der Mittelmeer-, der adriatischen und der sizilischen Gesellschaft	70 370 224	73 108 787
2. Als Beitrag für die Reservefonds und die Kasse für die Vermehrung des Vermögensstocks eingezogener Anteil aus der Roheinnahme der Hauptnetze	13 175 727	14 961 490
3. Zur Zahlung der Vergütung für die Benutzung des von den 3 Betriebsgesellschaften dem Staate abgekauften Fahr- und Betriebsmaterials wurden eingezogen	15 348 650	15 348 650
4. Roheinnahme aus den im Besitz es Staats befindlichen, die zweiten Netze der 3 Betriebsgesellschaften bildenden Eisenbahnen	17 114 045	17 817 950
5. Jahresabgabe der Venezianischen Gesellschaft für Bau und Betrieb italienischer Nebenbahnen für den Betrieb der dem Staate gehörigen Linien Schio—Vicenza, Vicenza—Treviso und Padua—Bassano gemäß Art. 16 des mit königlichem Erlaß vom 9. Dezember 1897 genehmigten Vertrages	35 000	35 000
6. Jahresabgabe der italienischen Gesellschaft der Südbahnen für den Erwerb der Eisenbahnen Bologna—Ancona und Castelbolognese—Ravenna nach Art. 7 des Betriebsvertrags der Adriatischen Gesellschaft	3 557 759	3 557 758
7. Jahresabgabe der italienischen Gesellschaft der Südbahnen für die Befreiung von den Kosten der Wiederherstellung der durch höhere Gewalt auf den ihr gehörenden Eisenbahnen verursachten Schäden in Gemäßheit des Art. 7 des Betriebsvertrages der Adriatischen Gesellschaft (200 Lire × 1852,170 km)	370 434	370 434
8. Von Körperschaften geleistete Rückzahlungen auf die vom Staate für die Linie Foggia—Candela gewährte Unterstützung	40 000	40 000
Zusammen Einnahme des Staates	120 011 839	125 240 069

Digitized by Google

B. Ausgabe des Staates.	1899	1900
	Lire	
1. Anteil der Konzessionäre der in den Hauptnetzen der Mittelmeer- und der Adriatischen Gesellschaft enthaltenen, in Privat- und in gemischtem Besitz befindlichen Eisenbahnen an den Einnahmen dieser Linien	5 199 196	5 183 447
2. Zahlung des Staats an die Reservefonds und die Kasse für die Vermehrung des Vermögensstocks der Hauptnetze der 3 Betriebsgesellschaften, einschließlich des Betrages zu Lasten der italienischen Gesellschaft der Südbahnen für die Befreiung von den Kosten der Wiederherstellung der durch höhere Gewalt auf den im Eigentum dieser Gesellschaft stehenden Linien, die jetzt zum adriatischen und zum Mittelmeernetz gehören	13 175 728	14 961 490
3. Zahlung des Staates an die Reservefonds und die Kasse für die Vermehrung des Vermögensstocks der zweiten Netze der 3 Betriebsgesellschaften	1 825 983	1 906 302
4. Vergütung für die Benutzung des von den 3 Betriebsgesellschaften dem Staate abgekauften Fahr- und sonstigen Betriebsmaterials	15 348 650	15 348 650
5. Vergütungen und Rückzahlungen für die Kosten des Betriebes der zweiten Netze der 3 Betriebsgesellschaften	20 956 168	21 405 068
6. Unterstützungen des Staates an Eisenbahnkonzessionäre nach den übernommenen Verpflichtungen	75 017 325	73 584 813
Zusammen Ausgabe des Staates . . .	131 523 050	132 389 770
Die Einnahme des Staates bezifferte sich auf . . .	120 011 839	125 240 069
Der Unterschied zwischen Einnahme und Ausgabe des Staates ergibt sich danach zu	— 11 511 211	— 7 149 701

Der Nutzen, den die Privatindustrie aus dem von ihr in die Eisenbahnen gesteckten Kapital durch den Betrieb dieser Eisenbahnen erzielt hat, wird wie folgt berechnet:

Digitized by Google

	1899	1900
	Lire	
A. Einnahme der Privateisenbahnindustrie.		
1. Die Roheinnahme der italienischen Eisenbahnen hat nach Abzug des dem Staate zukommenden Teiles betragen	184 390 734	191 074 957
2. Vom Staate wurde bezahlt für besondere Beförderungsleistungen (Erstattung der Kosten) .	5 365 102	6 054 490
3. Anteile an den Einnahmen, Unterstützungen und Rückerstattungen, die der Staat den Eisenbahnkonzessionären zu gewähren hat	116 521 340	115 521 979
Zusammen Einnahme der Privateisenbahnindustrie	306 277 176	312 651 426
B. Ausgabe der Privateisenbahnindustrie.		
1. Dem Staate zu zahlende Jahresabgabe der Venetianischen Gesellschaft für Bau und Betrieb italienischer Nebenbahnen für den Betrieb der Linien Schio — Vicenza, Vicenza — Treviso und Padua—Bassano	35 000	35 000
2. Jahresabgabe der Gesellschaft der Südbahnen für den Erwerb der Linien Bologna — Ancona und Castelbolognese—Ravenna	3 557 758	3 557 758
3. Zuschuß der italienischen Gesellschaft der Südbahnen zu den Reservefonds der Adriatischen Gesellschaft für die Befreiung von den Kosten der Wiederherstellung der durch höhere Gewalt auf den ihr gehörigen Linien entstandenen Schäden	370 434	370 434
4. Gesamte Betriebskosten	216 847 918	239 516 399
Zusammen Ausgabe der Privateisenbahnindustrie .	220 811 110	243 479 591
also Ueberschuß der Einnahme über die Ausgabe .	85 466 066	69 171 835

Der in vorstehender Weise berechnete Gewinn der Privateisenbahnindustrie hat im Jahrzehnt 1891—1900 betragen:

1891	63 461 194	Lire
1892	70 060 964	„
1893	74 365 629	„
1894	79 642 839	„
1895	82 955 715	„
1896	84 316 646	„
1897	83 480 503	„

(Fortsetzung des Textes auf S. 160.)

Digitized by Google

Roheinnahme der 8 Betriebsgesellschaften und

		Mittelmeernetz	
		1899	1900
			A. Hauptnetze
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	km	4 809	4 809
Roheinnahme:			
im ganzen	Lire	137 549 867	144 519 150
für 1 km Betriebslänge	„	28 603	30 051
Verteilung der Roheinnahme:			
1. die Betriebsgesellschaften erhielten:			
a) für Bestreitung der Betriebskosten:			
im ganzen	„	84 750 850	88 725 701
für 1 km Betriebslänge	„	17 624	18 450
b) für die Benutzung des dem Staate abgekauften Fahr- und sonstigen Betriebsmaterials	„	7 820 000	7 820 000
2. dem Reservefonds und der Kasse für die Vermehrung des Vermögensstocks wurden überwiesen	„	7 059 126	7 965 063
3. der Staat erhielt	„	37 919 892	39 797 671
			B. Zweite Netze
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	km	1 013	1 014
Roheinnahme:			
im ganzen	Lire	5 700 412	5 738 681
Vergütung an die Gesellschaften für die Betriebsführung:			
im ganzen	„	6 770 188	6 800 150
Dem Reservefonds und der Kasse für die Vermehrung des Vermögensstocks wurden überwiesen	„	570 041	573 868
Unterschied zwischen der Roheinnahme und den Betriebskosten der zweiten Netze	„	— 1 069 775	— 1 061 469

[1]) Vgl. S. 154.

[2]) Von dem Betrage von 273 739 740 Lire wurden vor weiterer Verteilung 526 759 Lire vorweg genommen und zwar 210 715 Lire für die Mittelmeer- und schaften gemachten Aufwendungen zur Beschaffung von Fahrmitteln und als

[3]) In den als Anteil des Staates angegebenen Beträgen sind auch die Andenen der Staat Mitbesitzer ist.

Digitized by Google

deren Verteilung in den Jahren 1899 und 1900.[1])

Adriatisches Netz		Sizilisches Netz		zusammen	
1899	1900	1899	1900	1899	1900
(reti principali).					
4 316	4 315	615	616	9 740	9 740
116 813 457	120 042 582	8 977 948	9 178 008	263 341 272	[2])273 739 740
27 067	27 817	14 582	14 903	27 036	28 104
72 358 146	73 596 182	7 337 675	7 472 170	164 446 671	169 794 054
16 784	17 054	11 917	12 133	16 883	17 432
6 660 000	6 660 000	868 650	868 650	15 348 650	15 348 650
5 621 590	6 450 719	495 011	545 708	13 175 728	14 961 490
32 173 721	33 019 637	276 611	291 479	[3]) 70 370 224	[3]) 73 108 787
(reti secondarie).					
1 490	1 495	483	483	2 986	2 992
9 122 060	9 589 129	2 291 573	2 490 140	17 114 045	17 817 950
10 564 312	10 858 572	3 645 144	3 774 213	20 979 644	21 432 935
912 206	958 913	343 736	373 521	1 825 983	1 906 302
— 1 442 253	— 1 269 440	— 1 353 572	— 1 284 073	— 3 865 599	— 3 614 985

[1]) in Gemäßheit des Gesetzes No. 56 vom 25. Februar 1900 (vgl. Archiv 1900 S. 855) Entschädigung für die Wertverminderung derselben.

[2]) 316 044 Lire für die adriatische Gesellschaft als Zinsen für die von diesen Gesellteile mit einbegriffen, die den Konzessionären der Eisenbahnen zustehen, bei

Digitized by Google

1898	90 463 193	Lire
1899	85 466 066	„
1900	69 171 835	„ .

Für den Staat gestaltete sich das finanzielle Ergebnis des Eisenbahnbetriebes in derselben Zeit wie folgt:

1891	+ 6 637 636	Lire
1892	+ 594 494	„
1893	— 7 142 029	„
1894	— 10 458 740	„
1895	— 14 321 038	„
1896	— 14 617 952	„
1897	— 13 543 576	„
1898	— 15 743 021	„
1899	— 11 511 211	„
1900	— 7 149 701	„ .

Der Nutzen der Privateisenbahnindustrie hat sich danach im Jahre 1900 gegen das Vorjahr um mehr als 16 Millionen Lire vermindert, betrug aber in diesem Jahre immer noch nahezu 6 Millionen mehr, als im Jahre 1891. Auf dieses Ergebnis hat hauptsächlich eingewirkt die Höhe der Betriebskosten. Diese haben betragen:

1891	178 459 705	Lire
1892	174 151 182	„
1893	175 276 613	„
1894	178 168 093	„
1895	182 612 742	„
1896	188 971 729	„
1897	198 317 567	„
1898	202 351 078	„
1899	216 847 918	„
1900	239 516 399	„ .

Die Betriebskosten sind danach im Jahre 1892 um über 4 Millionen Lire niedriger gewesen, als 1891, dann aber stetig gewachsen und zwar in stärkerem Maße als die Eisenbahnlänge. Auf 1 km Eisenbahnlänge berechnet haben die Betriebskosten betragen im Jahre 1891: 13 502 Lire, 1895: 12 001 Lire, 1900: 15 114 Lire.

Für den Staat war das finanzielle Ergebnis seit 1893 jährlich ein Fehlbetrag, der im Jahre 1898 mit mehr als 15 Millionen Lire seinen höchsten Stand erreicht, danach aber wieder abgenommen hat. Dieses

Digitized by Google

Ergebnis ist hauptsächlich abhängig von der Höhe der Roheinnahme der Eisenbahnen, an denen der Staat beteiligt ist, und von dem Betrage der Unterstützungen und Zuschüsse, die der Staat an die Betriebsgesellschaften und andere Konzessionäre für den Betrieb neuer, wenig ertragreicher Strecken zu zahlen hat. Die Gesamteinnahme der italienischen Eisenbahnen hat im Jahre 1891 257 072 507 Lire, im Jahre 1895 260 236 489 Lire, im Jahre 1900 318 366 324 Lire betragen, ist also in den letzten Jahren beträchtlich gestiegen. Die Ausgaben des Staates an Unterstützungen und Zuschüssen für den Betrieb neuer Bahnen haben betragen im Jahre 1891: 49 057 225 Lire, im Jahre 1895: 66 415 278 Lire, im Jahre 1900: 73 584 813 Lire. Der Betrag dieser Unterstützungen und Zuschüsse ist also erheblich gewachsen, wodurch das finanzielle Ergebnis für den Staat ungünstig beeinflußt wurde.

H. Claus.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen der australischen Kolonien Neusüdwales, Queensland, Südaustralien und Tasmanien.[1]

Betriebsjahr 1. Juli 1900 / 30. Juni 1901.

1. Kolonie Neusüdwales.[2]

Am 30. Juni 1901 stellte sich die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen[3] auf 2 845½ Meilen (4 578 km).

Eröffnet ist im Jahre 1900/1901 die Bahnlinie leichter Bauart von Koorawatha nach Grenfell mit 32 Meilen. Ferner kommt die 2 Meilen lange Bahn Ashfield—Enfield bei den Trambahnen in Abgang und hier in Zugang.

Im Bau begriffen sind 11 Linien leichter Bauart von 564¾ Meilen Länge.

Die Bahnen leichter Bauart haben wie die Hauptbahnen 4′ 8½″ engl. Spurweite. Die Fahrgeschwindigkeit der darauf verkehrenden Züge beträgt 15—20 Meilen in der Stunde.

Das Anlagekapital der Betriebsstrecken betrug 38 932 791 £ und verzinste sich mit 3,94 %.

Die Betriebsergebnisse der Jahre 1899/1900 und 1900/1901 waren folgende:

---

[1]) Vgl. Archiv 1901 S. 1301 u. ff. Für die Kolonien Viktoria, Westaustralien und Neuseeland sind Berichte bisher nicht eingegangen.

[2]) New South Wales Government Railways and Tramways. Report of the Railway Commissioners for the year ended 30. June 1901. (Mit 2 Übersichtskarten).

[3]) Am 31 Dezember 1900 umfaßte das Staatsbahnnetz 2811¼ engl. Meilen (4523 km).

Digitized by Google

		30. Juni	
		1900	1901
Betriebslänge	Meil.	[1]) 2811¼	2845½
Mittlere Betriebslänge	„	2777	2818
Verwendetes Baukapital[2])	£	38477269	38932791
desgl. für eine Meile	„	13687	13682
Verzinsung des Anlagekapitals	%	3,63	3,94
Gesamteinnahme	£	3163572	3573779
Ausgabe	„	1769520	2043201
Überschuß	„	1394052	1530578
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	55,93	57,17
Auf 1 Betriebsmeile kommen:			
an Einnahme	£	1153	1286
„ Ausgabe	„	645	735
„ Überschuß	„	508	551
Auf 1 Zugmeile entfallen:			
an Einnahme	d	85,25	79,75
„ Ausgabe	„	47,75	45,50
„ Überschuß	„	37,50	34,25
Zahl der beförderten Personen	Anz.	26486873	29261324
„ „ „ Gütertonnen[3])	t	5531511	6398227
Einnahme im Personenverkehr	£	1195496	1336489
„ „ Güterverkehr	„	1936217	2203249
Nebenerträge	„	31859	34041
Geleistete Zugmeilen:			
in Personenzügen	Meil.	4284009	4927110
„ Güterzügen	„	4610343	5836587
überhaupt	„	8894352	10763697
Anzahl der beim Betrieb beschäftigten Personen	Anz.	11744	13119
darunter Angestellte (salaried staff)	„	1261	1372

[1]) Darunter 158¾ Meilen Doppelgleise und 8¾ Meilen viergleisige Strecken.
[2]) Für die Betriebsstrecken.
[3]) Mit Vieh, für 1899/1900 = 188595 t und für 1900/1901 = 200339 t.

Digitized by Google

		30. Juni	
		1900	1901
Die Anzahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	489	495
Wagen für Personenverkehr . .	„	1 025	1 057
„ „ Güterverkehr . . .	„	10 929	11 093
Beförderte Personen I./II. Klasse .	Anz.	14 626 353	15 886 496
Einnahme davon	£	880 764	995 922
Zeitkarten I./II. Klasse	Stck.	511 718	559 569
Einnahme davon	£	131 032	147 508
Die Einnahme im Personenverkehr betrug:			
für die Betriebsmeile	£	435,6	481,1
„ „ Zugmeile	d	66,97	65,1
Im Vorortverkehr betrug die Zahl:			
der beförderten Personen[1]) . .	Anz.	23 339 044	25 489 985
„ geleisteten Personenmeilen .	„	137 629 474	150 956 272
Durchschnittliche Fahrt einer Person	Meil.	5,90	5,93
Personengeldeinnahme	£	285 127	315 723
Einnahme für 1 Person und Meile .	d	0,50	0,50

Über den Güterverkehr finden sich nachstehende Angaben:

Güterverkehr	1899/1900		1900/1901	
	Beförderte Tonnen	Einnahme £	Beförderte Tonnen	Einnahme £
überhaupt	5 531 511	1 936 217	6 398 227	2 203 249
für die Betriebsmeile . .	—	705,5	—	793,1
„ „ Zugmeile . . d	—	100,7	—	90,6
Es kommen:				
auf Frachtgüter	1 512 616	1 126 557	1 772 622	1 270 863
„ Wolle	84 678	224 763	99 104	269 853
„ lebendes Vieh . . .	188 595	305 228	200 339	335 090
„ Kohlen und Koks .	3 406 769	214 693	3 956 033	265 464

[1]) Mit gewöhnlichen Fahrkarten, Arbeiterkarten und Zeitkarten.

Digitized by Google

Im Jahre 1900/1901 wurden befördert:

an Wollballen . . . 593 926 Stück (gegen 519 723 im Vorjahr),
„ Pferden . . . . 46 075 „ („ 35 661 „ „),
„ Rindern . . . . 184 918 „ („ 180 340 „ „),
„ Kälbern . . . . 20 170 „ („ 15 779 „ „),
„ Schafen . . . . 4 324 648 „ („ 4 096 695 „ „),
„ Schweinen . . . 94 358 „ („ 77 858 „ „).

An Kohlen wurden in 1900/1901 in Newcastle ausgeführt:

3 207 444 t im Werte von 1 398 349 £
gegen 2 659 422 „ „ „ „ 963 708 „ in 1899/1900.

Davon entfielen:

auf die Kolonie Viktoria . . . . . 786 647 t (711 693 t im Vorjahr),
„ „ „ Südaustralien . . . 508 043 „ (466 790 „ „ „),
„ „ australischen Kolonien zusammen . . . . . 1 854 968 „ (1 661 949 „ „ „),
„ das Ausland zusammen . . . . 1 352 476 „ (997 473 „ „ „),
„ die Vereinigten Staaten von Amerika . . . . . 163 333 „ (137 379 „ „ „),
„ Chile . . . . . 530 255 „ (322 585 „ „ „),
„ die Philippinen . . . . . 94 711 „ (78 001 „ „ „),
„ „ Sandwich-Inseln . . . . . 186 506 „ (179 119 „ „ „).

Die bei den Güterklassen im Berichtsjahr erzielten Durchschnittssätze waren folgende:

Es betrugen	1900		
	Geleistete Gütertonnenmeilen	Durchschnittliche Fahrt einer Tonne	Ertrag für die Tonne und Meile
	Anzahl in Tausenden	Meilen	d
für Kohle und Schiefer	79 390	21,70	0,53
„ Brennholz	5 973	27,39	0,81
„ Korn und Mehl	98 840	195,77	0,49
„ Heu, Stroh und Kaff	30 519	197,65	0,39
„ Wolle	25 064	252,30	2,32
„ lebendes Vieh	49 491	247,04	1,58
„ anderes Frachtgut	115 463	91,25	1,85
überhaupt . . .	404 740	63,26	1,13
dagegen in 1899 .	320 365	57,92	1,26

Digitized by Google

Von den Betriebsstrecken arbeiteten 18 Linien in einer Gesamtlänge von 1 287 Meilen mit Verlust, d. i. die Einnahmen reichten nach Abzug der Betriebskosten nicht zur Zinszahlung aus. Der Verlust stellte sich für diese Linien im Kalenderjahr 1900 bei 609 477 £ Einnahme und 418 963 £ Betriebskosten auf 324 230 £ gegen 318 040 £ im Kalenderjahr 1899.

Am 30. Juni 1901 waren $79^1/_4$ Meilen (128 km) Trambahnen im Betrieb. Im Berichtsjahr sind 8 neue Linien von 10 Meilen Länge eröffnet. Dagegen kommt in Abgang die 2 Meilen lange Bahn Ashfield—Enfield, die vom 1. Juli 1900 ab zu den Eisenbahnen gerechnet ist.

Im Staatsbetrieb befindliche Trambahnen:		30. Juni 1900	30. Juni 1901
Gesamtbetriebslänge	Meil.	$71^1/_4$	$79^1/_4$
Anlagekapital	£	1 924 720	2 194 493
„ für eine Bahnmeile	„	27 014	27 691
Roheinnahme	„	409 724	551 674
Ausgabe	„	341 127	462 471
Reinertrag	„	68 597	89 203
Verzinsung des Anlagekapitals	%	3,82	4,10
Betriebskosten (in Prozenten der Roheinnahme)	„	83,26	83,83
Anzahl der beförderten Personen	Anz.	66 244 334	93 703 685
Geleistete Zugmeilen	„	4 355 024	6 835 926
Anzahl der beim Betrieb beschäftigten Personen	„	2 343	3 131
darunter Angestellte	„	73	86
Auf die Stadt- und Vorstadtlinien entfallen:			
an Betriebslänge	Meil.	$43^1/_4$	$48^3/_4$
„ Anlagekapital	£	1 338 006	1 535 958
„ Roheinnahme	„	315 930	438 668
„ Ausgabe	„	268 504	366 018
„ Reinertrag	„	47 426	72 650
„ Verzinsung des Anlagekapitals	%	4,06	4,77
„ Betriebskosten (in Prozenten der Roheinnahme)	„	84,99	83,44

Digitized by Google

2. Kolonie Queensland.[1])

Die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnstrecken betrug am 30. Juni 1901 = 2 801 Meilen = 4 507 km.[2])

Im Bau befinden sich 4 neue Strecken von zusammen 113 Meilen Länge. Von der privaten Chillagoe Railway sind 55 Meilen am 1. Oktober 1900 in Betrieb genommen. Der Bau von 195 Meilen neuer Privatbahnen ist konzessioniert.

Die Staatsbahnen haben durchweg 3' 6" (1,06 m) Spurweite.

Das für Eisenbahnbauten bewilligte Kapital beträgt 23 120 305 £, wovon 20 277 243 £ auf die Betriebsstrecken entfallen.

Hauptbetriebsergebnisse.

		30. Juni	
		1900	1901
Betriebslänge:			
am Jahresschluß (30. Juni) . .	Meil.	2 801	2 801
im Jahresdurchschnitt	„	2 796¼	2 801
Verwendetes Baukapital:			
überhaupt	£	19 803 239	20 277 243
für 1 Betriebsmeile	„	6 897	7 047
davon auf die Betriebsstrecken .	„	19 320 902	19 739 495
Einnahmen:			
im Personenverkehr	£	505 536	536 462
„ Güterverkehr	„	958 863	780 474 [3])
überhaupt	„	1 464 399	1 316 936
auf 1 Betriebsmeile (rund) . . .	„	524	470
„ 1 Zugmeile	d	54,75	54,50
Ausgaben:			
überhaupt	£	948 691	1 057 981
in Prozenten der Einnahme . .	%	64,78	80,34
auf 1 Betriebsmeile (rund) . . .	£	339	378
„ 1 Zugmeile	d	35,50	43,75

[1]) Queensland Railways. Report of the Commissioner for Railways for the year ended on 30. June 1901. Brisbane 1901. (Mit Übersichtskarte).

[2]) Am 31. Dezember 1900 stellte sich die Länge des Staatsbahnnetzes ebenfalls auf 2801 Meilen = 4507 km.

[3]) Der Rückgang der Einnahmen wird auf die außerordentliche Dürre und die hierdurch veranlaßten großen Verluste an Vieh zurückgeführt.

Digitized by Google

		30. Juni	
		1900	1901
Reinertrag:			
überhaupt	£	515 708	258 955
für 1 Betriebsmeile	„	185	92
„ 1 Zugmeile	d	19,25	10,75
in Prozenten des Baukapitals	%	2,67	1,31
Beförderte Personen[1])	Anz.	4 395 841	4 760 559
„ Gütertonnen[2])	t	1 688 635	1 530 440
Geleistete Zugmeilen	Anz.	6 426 054	5 788 112
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	335	349
Personenwagen	„	388	410
Güterwagen	„	6 036	6 502
Bremswagen	„	105	117
Kosten der Zugkraft:			
für die Zugmeile	d	13,41	16,21
davon auf Lokomotivkraft	„	11,31	13,39
Bahnunterhaltungskosten:			
für die Betriebsmeile	£	120,08	143,16
An Gütern wurden befördert:			
Kohlen	t	578 755	567 851
Landwirtschaftserzeugnisse	„	351 026	273 516
Wolle	„	32 472	24 525
Bauholz	„	431 024	416 664
Stückgut	„	295 358	247 884
An Vieh wurde befördert:			
Rinder	Stck.	227 979	133 239
Schafe	„	2 758 812	2 483 563
Schweine	„	88 939	98 682
Kälber	„	2 328	2 661

[1]) Ohne Zeitkarteninhaber. Für 1899/1900 = 86 959, für 1900/1901 = 92 956.

[2]) Einschl. Vieh.

Digitized by Google

Die Ausfuhr an Kohlen aus dem Hafen von Brisbane betrug:

im Jahre	1890	170 735 t
„ „	1894	122 370 „
„ „	1899	203 264 „
„ „	1900	181 543 „.

8. Kolonie Südaustralien.[1])

Das Staatsbahnnetz dieser Kolonie umfaßte am 30. Juni 1901 1 736¼ Meilen (2 794 km),[2]) von denen 507¼ Meilen (816 km) die Breitspur von 5' 3" (1,601 m) und 1 229 Meilen (1 978 km) die Schmalspur von 3' 6" (1,067 m) hatten. Doppelgleisig waren 10¼ Meilen, 16¼ Meilen wurden mit Pferden betrieben.

Die Anlagekosten betrugen am 30. Juni 1901 überhaupt 13 156 291 £ oder für die Meile 7 577 £.

Das Baukapital verzinste sich in 1900/1901 mit 3,86 % (gegen 3,91 % im Vorjahr).

Hauptbetriebsergebnisse für 1899/1900 und 1900/1901:

		30. Juni	
		1900	1901
Bahnlänge[3])	Meil.	1 736¼	1 736¼
Mittlere Betriebslänge	„	1 730½	1 736¼
Verwendetes Baukapital:			
überhaupt	£	13 070 087	13 156 291
für 1 Meile	„	7 525	7 577
Gesamteinnahme	„	1 166 987	1 236 616
Ausgabe	„	657 841	729 039
Überschuß	„	509 146	507 577
Verzinsung des Baukapitals . . .	%	3,91	3,86

[1]) South Australia. Annual Report of the South Australian Railway Commissioner for the year 1900/1901. Adelaide 1901. Mit Übersichtskarte und bildlichen Darstellungen.

[2]) Ohne die im nördlichen Territorium der Kolonie belegene, 146 Meilen (235 km) lange schmalspurige Palmerston-Pine Creeklinie.

Am 31. Dezember 1900 betrug das Staatsbahnnetz (mit Palmerstonlinie) rund 1 881¾ Meilen (3 029 km).

[3]) Ohne die Palmerston-Pine Creeklinie, für die die Angaben später folgen.

Digitized by Google

		30. Juni	
		1900	1901
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	56,37	58,95
Beförderte Personen[1])	Anz.	7 416 506	8 497 946
Beförderte Güter[2]) (frachtzahlende)	t	1 485 976	1 628 444
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	Meil.	12,09	11,85
„ Gütertonne	„	132,62	124,44
Durchschnittsertrag:			
für 1 Person und Meile	d	0,69	0,66
„ 1 Gütertonne und Meile	„	0,97	1,00
Geleistete Zugmeilen[3])	Anz.	4 178 686	4 393 181
davon im Personenverkehr	„	1 608 728	1 706 392
Auf 1 Zugmeile kommen:			
an Einnahme	d	67,02	67,56
„ Ausgabe	„	37,78	39,83
Überschuß	„	29,24	27,73
Durchschnittlich entfallen auf die Betriebsmeile:			
an Einnahme	£	674	712
„ Ausgabe	„	380	420
„ Überschuß	„	294	292
Einnahme im Personenverkehr:			
überhaupt[4])	„	337 723	359 172
für 1 Betriebsmeile	„	195	207
„ 1 Zugmeile	d	50,38	50,52

[1]) Einschl. Zeitkarteninhaber.

[2]) Mit Vieh.

Es wurden befördert:		1899/1900	1900/1901
Rinder, Kälber und Pferde	Stück	51 846	50 598
Schafe	„	724 569	778 787

[3]) Davon entfallen auf Straßenbahnmeilen (Pferdebetrieb) . . Anz. 49 753 48 966

[4]) Ohne Nebenerträge.

Digitized by Google

		30. Juni	
		1900	1901
Einnahme im Güterverkehr:			
überhaupt[1])	£	798 231	843 019
für 1 Betriebsmeile	„	461	485
„ 1 Zugmeile	d	74,54	75,30
Nebenerträge:			
überhaupt	£	31 033	34 425
für 1 Betriebsmeile	„	18	20
„ 1 Zugmeile	d	1,78	1,88
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	347	345
Personenwagen	„	407	411
Güterwagen	„	6 154	6 259

Von den Betriebsausgaben entfielen in 1900/1901	Betriebsausgaben in Prozenten der Einnahme %	Betriebsausgaben für 1 Zugmeile d	Betriebsausgaben durchschnittl. für 1 Betriebsmeile £
auf Bahnunterhaltung	14,98	10,12	107
„ Zugkraft { Pferdekraft	23,76	8,05	100
„ Zugkraft { Lokomotivkraft		16,15	170
„ Wagenunterhaltung	5,55	3,75	40
„ Verkehrsausgaben	13,31	8,99	95
„ Allgemeinkosten	1,35	0,91	10
überhaupt	58,95	39,83	420
dagegen in 1899/1900	56,37	37,78	380

Im Getreideverkehr sind in 1900/1901 = 177 183 t (1899/1900 = 126027 t) befördert, während der Kohlenverkehr 813 785 (793 998) t aufweist.

Durch Bahnunfälle sind 1900/1901 8 Personen getötet und 50 Personen verletzt (gegen 10 und 30 im Vorjahr).

Die Anzahl der angestellten Beamten betrug 3 855, wovon 986 auf Verkehrsdienst, 1 777 auf Zugdienst und 1 028 auf Bahndienst, sowie 64 auf allgemeine Verwaltung entfielen.

[1]) Ohne Nebenerträge.

Digitized by Google

Über die (im Nordterritorium liegende schmalspurige) Palmerston-Pine Creekbahn finden sich nachstehende Angaben:

		30. Juni	
		1900	1901
Betriebslänge	Meil.	145½	145½
Anlagekapital	£	1 155 267	1 170 484
durchschnittlich für 1 Meile	„	7 944	8 049
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	6	6
Personenwagen	„	7	7
Güterwagen	„	134	134
Beförderte Güter und Vieh	t	3 009	2 981
„ Personen	Anz.	3 374	4 097
Gesamteinnahme:			
aus Personenverkehr	£	3 556	3 415
„ Güterverkehr	„	9 626	8 892
„ Nebenerträgen	„	1 617	1 538
überhaupt	„	14 799	13 845
für 1 Betriebsmeile	„	102	95
Geleistete Zugmeilen	Meil.	31 012	30 277
Einnahme für 1 Zugmeile	d	114,53	109,75
Betriebsausgaben:			
überhaupt	£	24 340	25 280
in Prozenten der Einnahme	%	164,47	182,59
für 1 Zugmeile	d	188,37	200,39
„ 1 Betriebsmeile	£	167	174
Verlust	„	9 541	11 435
Durchschn. Fahrt einer Person	Meil.	75,12	64,03
„ „ „ Gütertonne	„	100,42	109,33
Durchschnittsertrag:			
für 1 Person und Meile	d	2,36	2,14
„ die Tonne	„	7,65	6,55

Von den 51 Beamten waren 4 Chinesen und andere Kulis, 47 Europäer.

Digitized by Google

4. Kolonie Tasmanien.[1])

Die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen betrug am 31. Dezember 1900 = 438$^3/_4$ Meilen oder 706 km. Die Spurweite der tasmanischen Bahnen beträgt 3′ 6″, mit Ausnahme der Nordost-Dundas Trambahn mit 2′ Spurweite. Diese Bahn hat sich als sehr geeignet für die Aufschließung der mineralreichen Gebirge der Westküste erwiesen und zeigt lebhaften Verkehr. Eine weitere Ausdehnung der Schmalspurbahn von Zeehan nach Silver Bell ist vollendet.

Hauptbetriebsergebnisse der tasmanischen Staatsbahnen für 1899 und 1900:

		31. Dezember	
		1899	1900
Bahnlänge	Meil.	437$^3/_4$	438$^3/_4$
Mittlere Betriebslänge	„	445$^1/_4$	445$^1/_2$
Baukosten (der Betriebsstrecken):			
überhaupt	£	3 604 222	3 659 069
für 1 Bahnmeile	„	8 233	8 339
Gesamteinnahme	„	193 158	202 959
davon im Personenverkehr	„	73 147	76 184
Ausgabe	„	152 798	160 487
Überschuß	„	40 360	42 472
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	79,10	79,07
Verzinsung des Baukapitals	„	1,11	1,16
Beförderte Personen	Anz.	640 587	683 015
Durchschnittliche Fahrt einer Person	Meil.	24,09	20,32
Durchschnittlicher Ertrag:			
für 1 Person	d	27,40	26,76
„ 1 Person und Meile	„	1,13	1,09
Beförderte Güter	t	312 446	308 453
Durchschn. Fahrt einer Gütertonne	Meil.	38,33	41,80
Durchschnittlicher Ertrag:			
für 1 Gütertonne	d	72,67	75,96
„ 1 Tonne und Meile	„	1,89	1,81

[1]) Tasmanian Government Railways. Report for 1900.

Digitized by Google

		31. Dezember	
		1899	1900
Geleistete Zugmeilen (durchschn.)	Meil.	806 089	815 903
desgl. für 1 Betriebsmeile	„	1 810	1 831
Geleistete Lokomotivmeilen	„	1 081 531	1 132 135
Durchschnittseinnahme:			
für 1 Betriebsmeile	£	434	456
„ Zugmeile	d	57,50	59,76
Betriebsausgaben:			
für 1 Betriebsmeile	£	343	360
„ 1 Zugmeile	d	45,49	47,20
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	67	68
Personenwagen (u. Bremswagen)	„	183	186
Güter- und sonstige Wagen	„	1 166	1 206

Bei 5 Linien mit zusammen $81^3/_4$ Meilen Länge decken die Einnahmen nicht die Betriebsausgaben. Der Betriebskoeffizient weist bei einer Bahn die Höhe von 378,61 % auf, dagegen haben die Westküstenlinien einen Betriebskoeffizienten von 65,07 % und eine Verzinsung des Anlagekapitals von 4,07 %.

Digitized by Google

Kleinere Mitteilungen.

Eine neue Juraüberschienung ist in der Schweiz geplant, um den Verkehr zwischen Nord- und Mittelfrankreich einerseits, Italien andererseits dem Simplontunnel zuzuführen; die Station Frasne der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn soll mit der Station Vallorbe der Jura—Simplonbahn verbunden werden. Die neue Strecke wird eine Länge von 24,66 km erhalten, wovon 1,43 km auf schweizerischem Gebiet liegen; das bedeutet eine Abkürzung der jetzigen Entfernung Frasne—Vallorbe um 17,3 km tatsächlicher und 35,3 km virtueller Länge, während zugleich der Höchstpunkt um 117 m tiefer auf 897 m verlegt wird und infolgedessen die Höchstneigung von 25 auf 14 ‰ ermäßigt werden kann. Dazu ist die Durchtunnelung des Mont d'Or erforderlich; der Tunnel wird 6,238 km lang werden. Die Gesamtkosten werden auf 21 Millionen Franken veranschlagt.

Für diese Bahn beantragt der Bundesrat in einer Botschaft vom 9 Oktober 1902 (veröffentlicht im Schweizerischen Bundesblatt No. 42 vom 15. Oktober 1902) bei der Bundesversammlung die Konzessionserteilung; und zwar soll ausnahmsweise, weil das schweizerische Stück nur 1,4 km lang sei, eine fremde Gesellschaft, die Paris—Lyon—Mittelmeerbahn, damit betraut werden. Auch die Konzessionsdauer soll der Frist der französischen Konzession angepaßt werden; am 31. Dezember 1958 wird die Bahn unentgeltlich an die Eidgenossenschaft fallen.

Im militärischen Interesse kann der Bundesrath verlangen, daß für den Unterhalt der schweizerischen Strecke nur Angestellte schweizerischer Nationalität verwandt werden. Außerdem hat die Gesellschaft auf ihre Kosten Minenkammern anzulegen, die eine wirksame Unterbrechung der Linie herbeizuführen genügend sind.

Die Einzelheiten sind in einem Vertrag zu regeln, den die Jura—Simplonbahn mit der Paris—Mittelmeerbahn abzuschließen hat und der der Genehmigung des Bundesrats unterliegt.

Digitized by Google

Die finanziellen Ergebnisse des Betriebes der Eisenbahnen Englands für das Jahr 1901 werden in den neuesten amtlichen Mitteilungen (General Report of the Board of Trade in regard to the share and loan capital, traffic in passengers and goods and the working expenditure and net profits from Railway working of the Railway Companies of the United Kingdom for the year 1901, London 1902) als wenig günstig geschildert. Der Reinertrag ist um 989 262 £ gegen das Vorjahr zurückgeblieben und hat für das verwendete Anlagekapital eine Rente von nur 3,27 % (gegen 3,41 % in 1900) ergeben. Der Grund hierfür ist in dem nur geringen Anwachsen der Betriebseinnahmen, denen unverhältnismäßig gestiegene Betriebsausgaben gegenüberstehen, zu suchen.

Der Rückgang bei den Betriebseinnahmen entfällt auf den Güterverkehr (506 000 £) und besonders auf den Transport von Kohlen und Erzen. Die Einnahmen dafür sind um 644 000 £ (2,8 %), die beförderten Mengen um rund 8,4 Millionen engl. Tonnen = 2,7 % gegen das Vorjahr zurückgeblieben, eine Erscheinung, die bei den englischen Eisenbahnen seit langer Zeit nicht beobachtet worden ist. Zum großen Teil liegt die Ursache hierfür in der verringerten Produktion des Jahres 1901, denn die Kohlenförderung war um 6 134 000 t und die Erzeugung von Roheisen usw. um 1 031 000 t geringer als im Jahre 1900.

Das Anwachsen der Betriebsausgaben ist lediglich durch die übermäßige Steigerung der Preise für Feuerungsmaterial entstanden, die im Jahre 1900 eine noch nie dagewesene Höhe erreicht hatten (gegen das Vorjahr ein Mehr von 39,9 %). Ungeachtet des Rückgangs des Marktpreises für Kohlen im Jahre 1901 betrugen die Ausgaben dafür — trotz eines geringen Minderverbrauchs (1,6 %) — noch 0,03 % mehr als im Vorjahr, ohne Zweifel eine Folge der bestehenden Lieferungsverträge. Es wurden durchschnittlich bezahlt für 1 t Kohlen in 1900 = 16,52 sh und in 1901 = 13,73 sh.

Die gesamten Betriebsausgaben (rund 63 % der Betriebseinnahmen) haben sich gegen das Vorjahr um 2 746 219 £ oder 4,2 % erhöht. Dieses Anwachsen der Ausgaben, verbunden mit der sehr geringen Steigerung der Betriebseinnahmen (1,7 %) läßt die Reineinnahme ebenfalls (um 2,5 %) geringer erscheinen als im vorigen Jahre.

Die Staatseisenbahnen Finlands im Jahre 1901.[1]) Am 31. Dezember 1901 umfaßte das Eisenbahnnetz Finlands 2 933 km. Davon waren 2 652 km Staatsbahnen und 281 km Privatbahnen.

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 662.

Digitized by Google

Die mittlere Betriebslänge der Staatsbahnen betrug 2 652 km (gegen 2 650 im Vorjahr).

Von der Bahnlänge der Staatsbahnen entfallen:		Dezember 1900	Dezember 1901
auf 10 000 Einwohner	km	9,65	9,60
„ 100 qkm Fläche	„	0,72	0,72
Das verwendete Anlagekapital betrug ursprünglich:			
für die Staatsbahnen:			
überhaupt	Frcs.[2])	183 523 000	183 623 000
für 1 km	„	69 251	69 239
und mit Erweiterungen:			
überhaupt	„	250 780 000	262 365 000
für 1 km	„	94 600	98 900
davon für Betriebsmittel	„	49 442 000	57 859 000

Für Erweiterungsanlagen während des Betriebes sind bis 1900 = 67 257 000 und bis 1901 = 78 742 000 Francs aufgewendet.

An Betriebsmitteln waren auf dem Gesamtnetz vorhanden:		1900	1901
Lokomotiven	Stck.	310	357
Personenwagen	„	753	808
Güterwagen	„	8 547	9 207
Postwagen	„	28	34
Personenwagenplätze	Anz.	24 862	26 496
desgl. auf 1 km	„	9,38	9,99
Ladungsfähigkeit der Güterwagen	t	75 507	81 802
desgl. auf 1 km	„	28,50	30,35

[1]) Davon waren 140 km schmalspurig und 141 km vollspurig.

[2]) Die Landesmünze in Finland ist Mark = Franc und Penni = Centime; um aber eine Verwechslung mit der deutschen Reichsmark zu vermeiden, sind hier alle Geldwerte in Francs angegeben.

Digitized by Google

Die eigenen und fremden Betriebsmittel haben geleistet:		1900	1901
Lokomotivkilometer:			
überhaupt	km	10 807 762	10 794 797
für 1 km	„	4 078	4 070
darunter Zugkm (von Zügen)	„	9 846 582	9 827 619
für 1 km	„	3 716	3 705
Wagenachskilometer:			
überhaupt	„	349 289 000	343 128 000
für 1 km	„	131 807	129 385
darunter:			
von Personenwagen	„	105 459 200	111 047 700
„ Post- u. Bremswagen	„	9 119 800	9 439 700
„ Güterwagen	„	234 710 000	222 640 600
Durchschnittsertrag für 1 Zugkm	Frcs.	2,84	2,72
Kosten für 1 Zugkm	„	2,10	2,23

Die wesentlichsten Betriebsergebnisse des finländischen Eisenbahnnetzes 1900 und 1901 sind nachstehend zusammengestellt:

		1900	1901
Mittlere Betriebslänge	km	2 650	2 652
Verwendetes Anlagekapital:			
überhaupt	Frcs.	250 780 000	262 365 000
für 1 km Bahnlänge	„	94 600	98 900
Geleistete Zugkilometer:			
überhaupt	Anz.	9 846 582	9 779 666
für 1 km	„	3 716	3 688
Beförderte Reisende	„	6 898 775	7 727 255
Geleistete Personenkilometer:			
überhaupt	„	337 172 869	338 354 000
für 1 km	„	127 235	127 584
Mittlere Fahrt einer Person	km	48,87	46,82
Beförderte Güter (Eil- und Frachtgut)	t	2 453 700	2 308 300

Digitized by Google

		1900	1901
Geleistete Gütertonnenkilometer:			
überhaupt	tkm	340 393 000	304 384 000
für 1 km	„	128 450	114 775
Mittlere Fahrt einer Gütertonne	km	138,7	131,9
Gesamteinnahme:			
überhaupt	Frcs.	27 698 067	26 600 850
für 1 km	„	10 452	10 030
und zwar:			
im Personenverkehr	„	4 037	4 040
„ Güterverkehr	„	6 288	5 836
Durchschnittsertrag:			
für 1 Personenkilometer	Cts.	3,1	3,1
„ 1 Gütertonnenkilometer	„	4,9	5,2
Gesamtausgabe:			
überhaupt	Frcs.	20 545 252	21 847 754
für 1 km	„	7 753	8 238
davon entfallen (für 1 km):			
auf allgemeine Verwaltung	„	594	671
„ Verkehrsdienst	„	2 315	2 532
„ Maschinendienst	„	2 861	2 949
„ Bahnunterhaltung	„	1 983	2 086
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	74,2	82,1
Überschuß:			
überhaupt	Frcs.	7 152 815	4 753 096
für 1 km	„	2 699	1 792
in Prozenten des erweiterten Anlagekapitals	%	2,85	1,81

Digitized by Google

Über den Personen- und Güterverkehr der finländischen Bahnen 1900 und 1901 ergibt die amtliche Statistik folgende Vergleichszahlen:

Es kommen	1900		1901	
	Personen	Personenkilometer	Personen	Personenkilometer
	in Prozenten der Gesamtzahl			
auf I. Klasse	0,38	0,7	0,37	0,7
„ II. „	9,00	17,0	8,97	17,6
„ III. „	70,53	70,5	68,31	70,3
„ Rundreise- und andere Billets	19,21	7,6	21,34	7,2
„ Militär	0,83	4,0	0,90	3,7
„ Gefangene	0,05	0,2	0,11	0,5

Die durchschnittliche Fahrt eines Reisenden betrug:

	1900	1901
in I. Klasse	73,2	67,6
„ II. „	74,7	72,9
„ III. „	45,3	43,7
überhaupt für sämtliche zivile Reisende	49,2	47,7
Militär	237,1	194,2
Gefangene	224,2	224,9
überhaupt	48,9	46,8

Die durchschnittliche Besetzung der Personenwagenplätze ergab (in Hundertteilen):

überhaupt	23,32	22,35.

Für den Güterverkehr ergaben sich nachstehende Zahlen:

	1900	1901
Beförderte Gütertonnen (einschließl. Vieh und Fahrzeuge)	2 469 749	2 323 055
Geleistete Gütertonnenkilometer .	343 369 750	304 384 000
Durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne	139,03	131,03

Digitized by Google

Die Einnahme betrug	1900		1901	
	für 1 Person	für 1 Personenkilometer	für 1 Person	für 1 Personenkilometer
	Centimes		Centimes	
a) im Personenverkehr:				
in I. Klasse	570	7,6	529	7,3
„ II. „	357	4,4	370	5,1
„ III. „	128	2,7	126	2,9
für Rundreisebillets	436	2,8	430	2,8
„ Militärtransport	349	1,5	238	1,2
„ Gefangene	1 167	5,2	1 098	4,9
überhaupt	151	3,1	144	3,1
b) im Güterverkehr (Frachtgut und Vieh) für 1 Gütertonnenkilometer	4,9		5,2	

Auf 1 Betriebskilometer kommen	1900		1901	
	Francs	in %	Francs	in %
a) an Einnahme:				
im Personenverkehr	4 037	38,63	4 040	40,27
„ Güterverkehr	6 288	60,16	5 836	58,19
auf sonstige Einnahme . . .	127	1,21	154	1,54
überhaupt	10 452	—	10 030	—
b) an Ausgabe überhaupt . .	7 753	—	8 238	—
davon:				
auf allgemeine Verwaltung .	594	7,66	671	8,15
„ Verkehrsverwaltung . .	2 315	29,86	2 532	30,74
„ Maschinenverwaltung . .	2 861	36,90	2 949	35,79
„ Bahnverwaltung	1 983	25,58	2 086	25,32

Digitized by Google

Das Personal der finländischen Staatsbahnen betrug:	1900	1901
bei den Staatsbahnen	5 550	5 943
davon entfallen:		
auf allgemeine Verwaltung	242	253
„ Verkehrsverwaltung	2 864	3 149
„ Maschinenverwaltung	1 163	1 246
„ Bahnverwaltung	1 281	1 295

Die nachstehende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Hauptbetriebsergebnisse der finländischen Staatseisenbahnen im letzten Jahrfünft 1897—1901:

Es betrugen	1897	1898	1899	1900	1901
Mittlere Betriebslänge . . . km	2 408	2 482	2 540	2 650	2 652
Auf 1 km entfallen:					
an Anlagekapital . . . . Frcs.	83 100	86 300	90 200	94 600	98 900
„ Zugkilometer . . . . Anz.	2 787	3 141	3 498	3 716	3 688
„ Personenkilometer . . „	92 358	113 973	125 553	127 235	127 584
„ Gütertonnenkilometer (Eil- und Frachtgut) tkm	88 034	96 608	112 193	128 450	114 775
„ Einnahmen . . . . . Frcs.	8 108	8 866	9 861	10 452	10 030
und zwar:					
a) im Personenverkehr . . „	3 198	3 617	3 972	4 037	4 040
b) „ Güterverkehr usw. . „	4 826	5 147	5 769	6 288	5 836
Ausgaben . . . . . „	5 100	5 796	6 891	7 753	8 238
Überschuß . . . . . „	3 008	3 070	2 970	2 699	1 792
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	62,91	65,38	69,88	74,18	82,13
Durchschnittsertrag:					
für 1 Personenkilometer . Cts.	3,3	3,1	3,1	3,1	3,1
„ 1 Gütertonnenkilometer „	5,6	5,3	5,2	4,9	5,2
Durchschnittliche Fahrt:					
einer Person . . . . . km	52,2	50,6	50,6	48,9	46,3
„ Gütertonne . . . . „	128,3	125,9	128,9	139,0	131,0
Durchschnittliche Ausnutzung:					
der Personenwagenplätze . %	22,22	22,93	24,91	23,32	22,35
„ Tragfähigkeit der Güterwagen . . . . „	32,93	35,38	32,19	33,41	31,08

Digitized by Google

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht. Prozeßrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 20. Januar 1902 in Sachen des Gutsbesitzers R., Klägers und Revisionsklägers, wider den preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Eisenbahndirektion zu D., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Ein Anspruch gegen den Landesfiskus wegen Verschuldung eines Staatsbeamten im Sinne des § 39 Ziffer 2 des preußischen Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz ist nur dann gegeben, wenn der Anspruch auf die Verschuldung des Beamten bei Ausübung der ihm obliegenden öffentlich-rechtlichen Funktionen gegründet ist, dagegen nicht, wenn vom Fiskus deshalb Entschädigung verlangt wird, weil ein in einem Gewerbebetriebe desselben Angestellter die ihm obliegenden Verpflichtungen schuldhafterweise nicht gehörig erfüllt hat.

Die Betriebsinspektionen sind lediglich die ausführenden Organe der Eisenbahndirektionen, haben diesen gegenüber keine Selbständigkeit und können deshalb auch nicht als Niederlassungen, von denen aus unmittelbar Geschäfte geschlossen werden, im Sinne des § 21 der Zivilprozeßordnung angesehen werden.

Aus den Gründen:

Am 3. Januar 1900 fuhr der Knecht B. mit einem Gespann des Klägers auf dem Wege von W. nach L. über die Nebenbahn R.—J. Als die Pferde bereits auf dem Bahnübergange waren, scheute das eine derselben und gerieth infolgedessen das eine Hinterrad des Wagens hinter einen am Wege befindlichen Prellstein. Es gelang dem B. nicht, den Wagen frei zu bekommen. Er lief deshalb den bereits vorausgefahrenen Mitknechten nach, um sie zur Hilfeleistung herbeizuholen. Bevor er mit denselben zu dem Wagen zurückkam, war das Gespann indes durch den von R. kommenden Güterzug überfahren und war dabei ein Pferd getötet, das andere beschädigt und der Wagen zertrümmert. Der Kläger verlangt Ersatz dieses Schadens von dem Beklagten, weil demselben ein Verschulden zur Last falle und weil er auf Grund des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen hierzu verpflichtet sei.

Digitized by Google

Der Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt. Er hat den Einwand der örtlichen Unzuständigkeit des Landgerichts G. erhoben und in der Sache jedes Verschulden seinerseits bestritten, dagegen eigenes Verschulden des Klägers und höhere Gewalt geltend gemacht. Der erste Richter hat den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Das königlich preußische Oberlandesgericht zu M. hat dagegen durch Urteil vom 26. September 1901 die Klage abgewiesen, weil das Landgericht G., soweit der Anspruch auf das Gesetz vom 3. November 1838 gestützt sei, nicht zuständig sei und der Unfall nicht auf ein vom Beklagten zu vertretendes Verschulden zurückzuführen sei. Gegen dieses Urteil hat der Kläger Revision eingelegt und beantragt, unter Aufhebung desselben das Urteil des Landgerichts G. durch Zurückweisung der Berufung des Beklagten wiederherzustellen.

Beklagter hat gebeten, die Revision zurückzuweisen.

Es handelt sich um einen vermögensrechtlichen Anspruch in Höhe von 1121 ℳ und hängt deshalb die Zulässigkeit der Revision davon ab, ob die Voraussetzungen des § 547 der Zivilprozeßordnung vorliegen. Dies ist indes nicht der Fall, soweit der Anspruch auf ein Verschulden des Beklagten gestützt und aus sachlichen Gründen vom Berufungsgericht abgewiesen ist. Denn es ist nicht richtig, daß, wie die Revision meint, nach § 70 Abs. 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes in Verbindung mit § 39 Ziffer 2 des preußischen Ausführungsgesetzes zu demselben für einen Anspruch dieser Art das Landgericht ohne Rücksicht auf den Wert ausschließlich zuständig sei.

Wie das Reichsgericht schon wiederholt ausgesprochen hat — vgl. Entscheidungen Band 29 S. 420, Band 40 S. 399 —, ist ein Anspruch gegen den Landesfiskus wegen Verschuldung eines Staatsbeamten im Sinne des zitirten § 39 Ziffer 2 nur dann gegeben, wenn der Anspruch auf die Verschuldung des Beamten bei Ausübung der ihm obliegenden öffentlichrechtlichen Funktionen gegründet ist, dagegen nicht, wenn vom Fiskus deshalb Entschädigung verlangt wird, weil ein in einem Gewerbebetriebe desselben Angestellter die ihm obliegenden Verpflichtungen schuldhafterweise nicht gehörig erfüllt hat, sollte derselbe auch die Eigenschaft eines Staatsbeamten haben und ihm deshalb gewisse Amtsbefugnisse zustehen.

Nach dem Tatbestande des angefochtenen Urteils macht Kläger dem Beklagten den Vorwurf, daß auf dem Wegeübergange über die von ihm betriebene Eisenbahn R.—J. der eine Prellstein längere Zeit und auch am 3. Januar 1900 gefehlt habe. Er gründet seinen Anspruch also lediglich darauf, daß der Beklagte die ihm als Eisenbahnunternehmer obliegende Verpflichtung zur Unterhaltung der im Interesse des Publikums erforderlichen Anlagen vernachlässigt habe. Diese Verpflichtung hatte der Fiskus

Digitized by Google

wie jeder andere Unternehmer, und handelten die Personen, welche für ihn das Erforderliche auszuführen hatten, nicht in Ausübung öffentlich-rechtlicher Funktionen, sondern als seine Betriebsgehilfen. Daß abgesehen hiervon einem Staatsbeamten die Verletzung von Amtspflichten zur Last falle und Beklagter aus besonderen Gründen für das Versehen des Beamten bei Wahrnehmung der obrigkeitlichen oder Regierungsgewalt haften müsse, hat Kläger nicht geltend gemacht. Das Landgericht war deshalb für den Anspruch nicht ohne Rücksicht auf den Wert ausschließlich zuständig. Dies hat der Senat auch bereits in Sachen Eisenbahnfiskus gegen Luft in dem Urteile vom 29. April 1901 — Juristische Wochenschrift von 1901 S. 394 — ausgesprochen.

Zulässig ist dagegen die Revision nach § 547 Ziffer 1 der Zivilprozeßordnung insoweit, als das Berufungsgericht die Zuständigkeit des Landgerichts G. zur Entscheidung über den auf § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 gestützten Anspruch und damit auch seine eigene Zuständigkeit zur Entscheidung hierüber verneint hat. Die Revision ist aber insoweit nicht begründet. Denn es ist nicht richtig, daß die Betriebsinspektion zu G. eine Niederlassung des beklagten Eisenbahnfiskus, von welcher aus unmittelbar Geschäfte geschlossen würden, darstelle und deshalb das Landgericht G. zuständig sei.

Eine Niederlassung im Sinne des § 21 der Zivilprozeßordnung erfordert eine Geschäftsstelle, der dem Hauptetablissement gegenüber Selbständigkeit zusteht, und die nicht bloß in Ausnahmefällen und in Sachen von untergeordneter Bedeutung selbständig handeln kann, Urteil des ersten Zivilsenats vom 24. Mai 1897, Juristische Wochenschrift S. 381[1]. Eine solche Niederlassung bilden die Betriebsinspektionen nicht. Sie haben den örtlichen Dienst nach den Anordnungen der königlichen Eisenbahndirektionen auszuführen und zu überwachen. Es kann ihnen allerdings die Befugnis zu vorläufigen Kassenanweisungen, zur Beurlaubung der unterstellten Beamten und zur selbständigen Vergebung von Arbeiten und Lieferungen übertragen werden, §§ 9 und 10 der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen vom 15. Dezember 1894 — Gesetzsammlung 1895 S. 11. — Aber auch, wenn dies geschehen ist, haben sie die Anordnungen der Eisenbahndirektionen zu befolgen, Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahnbetriebsinspektionen vom 17. Dezember 1894 § 1 — Eisenbahn-Verordnungsblatt von 1895 S. 49 —. Sie sind also lediglich die ausführenden Organe der Eisenbahndirektionen, haben diesen gegenüber, welche den Eisenbahnfiskus vertreten, keine Selbständigkeit und können deshalb auch nicht als Niederlassungen, von welchen aus unmittelbar Geschäfte geschlossen werden, im Sinne des § 21 der Zivilprozeßordnung angesehen werden, vgl. auch Entscheidungen des Reichs-

Digitized by Google

gerichts Band 2 S. 386 und die Kommentare von Gaupp Band 2 bei No. 1. 12 und Petersen Bemerkung 7 zu § 21. Es ist allerdings die Ansicht aufgestellt worden — vergl. Gaupp 4. Aufl. Band II zu § 32 der Zivilprozeßordnung —, daß in den Fällen, in welchen die neben dem Bürgerlichen Gesetzbuche geltenden Gesetze eine Verpflichtung zum Schadenersatze ohne den Nachweis eines subjektiven Verschuldens des Täters, aber aus ähnlichen Gründen, wie das in den §§ 833, 835 des Bürgerlichen Gesetzbuches geschehen ist, festsetzen, z. B. im Falle des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, seit dem 1. Januar 1900 das Gericht zuständig sei, in dessen Bezirk die zum Schadenersatze verpflichtende Handlung begangen ist. Diese Ansicht ist indes nicht begründet.

Die Revision war hiernach zurückzuweisen.

Eisenbahnverwaltungsordnung.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 17. Juni 1902 in Sachen des preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königl. Eisenbahndirektion zu B., Klägers und Revisionsbeklagten, wider die Pfarre zu S. und 11 Genossen, Beklagte und Revisionskläger.

Bei juristischen Personen kann von einem „wissentlichen Geschehenlassen“ nur soweit die Rede sein, als dieses Wissen und Wollen bei dem maßgeblichen Willensorgan vorhanden ist. Als solches Organ ist bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung nicht der Bahnmeister und auch nicht die Betriebsinspektion anzusehen. Der maßgebliche Wille des Fiskus wird vielmehr tatsächlich und damit auch rechtlich in der Instanz der Direktion gefaßt.

Aus den Gründen.

Gegen die Beklagten als Eigentümer der in der Klage bezeichneten in S. belegenen, mit ihrer Südseite an den dortigen Eisenbahnkörper der W.-Bahn stoßenden Grundstücke macht der Eisenbahnfiskus als Eigentümer dieses Eisenbahnkörpers eine Grundgerechtigkeit des Inhaltes geltend, daß die Eigentümer jener Grundstücke die sogenannte Schadenrute, d. h. einen unmittelbar neben dem Eisenbahngelände des Klägers herlaufenden Streifen ihrer Grundstücke in einer Breite von 3,77 m zu Gunsten des Klägers frei liegen zu lassen haben. Da die Beklagten Anlagen (Ausschachtungen, Einfriedigungen, Bauten) auf der Schadenrute ausgeführt haben, die nach der Ansicht des Klägers seine in Anspruch genommene Grundgerechtigkeit stören und beeinträchtigen, so ist er mit dem Antrage gegen sie klagbar geworden, daß sie verurteilt werden,

1. anzuerkennen, daß ihm die vorbezeichnete Grundgerechtigkeit zustehe,
2. die auf der Schadenrute errichteten Anlagen, Einfriedigungen und Baulichkeiten auf ihre Kosten zu beseitigen,

Digitized by Google

3. sich in Zukunft jeder den Zwecken der Schadenrute widersprechenden Verfügung bei einer Strafe für jeden Fall der Zuwiderhandlung zu enthalten.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten. Sie behaupten, daß die Grundgerechtigkeit wieder erloschen sei, und zwar gründen sie diesen Einwand insbesondere auf den § 43 Teil I Titel 22 des Allgemeinen Landrechts und die Angabe, daß der Kläger die Einzäunung, Ausschachtung und Bebauung der Schadenrute wissentlich habe geschehen lassen.

Die erste Instanz hat die Beklagten nach den Klageanträgen verurteilt.

In der Berufungsinstanz ist die Verurteilung der Beklagten unter No. 2, 4, 5, 6, 8, 9 und 12 nach den Klageanträgen aufrecht erhalten.

Gegen die Berufungsentscheidung haben diese Revision eingelegt.

Die Revision kann nicht für begründet erachtet werden . . . .

Von sämtlichen Angriffen der Revision kann ernstliche Bedenken nur derjenige erwecken, mit dem ausgeführt ist, daß als dasjenige Willensorgan des Eisenbahnfiskus, auf dessen Wissen und Willen für die Anwendung des § 43 Teil I Titel 22 des Allgemeinen Landrechts es ankomme, nicht die königliche Eisenbahndirektion anzusehen sei. Freilich bedarf die Meinung der Revision, daß das hier in Betracht kommende Organ des Fiskus in der Person des Bahnmeisters M. zu erblicken sei, kaum einer Widerlegung. Es kann einem begründeten Zweifel nicht unterliegen, daß bei juristischen Personen von einem „wissentlichen Geschehenlassen“ im Sinne des § 43 a. a. O. nur soweit die Rede sein kann, als dieses Wissen und Wollen bei dem maßgeblichen Willensorgan vorhanden ist. Ein solches war der Bahnmeister M. nach den bestehenden Bestimmungen über die Organisation der Eisenbahnbehörden keinenfalls und es kann auch nicht daran gedacht werden, daß ihm etwa auftragsweise von den an sich berufenen Organen, Betriebs-Inspektion oder Eisenbahn-Direktion, eine entsprechende Obliegenheit übertragen worden sei; denn die Zuständigkeiten staatlicher Behörden können, soweit solches nicht ausdrücklich zugelassen ist, von diesen auf andere Personen oder Organe nicht übertragen werden, da die Ausübung ihrer Zuständigkeit nicht nur ihr Recht, sondern vor allem auch ihre Pflicht ist, und solche Pflichten sich nicht auf andere abwälzen lassen. Es existiert nun in den vorhandenen Vorschriften keine, welche die Übertragung der hier in Betracht kommenden Zuständigkeit seitens der Betriebsinspektion oder der Eisenbahndirektion auf Bahnmeister gestattete; eine solche Übertragung ist denn auch tatsächlich nicht erfolgt.

Digitized by Google

Freilich kann der Bahnmeister als das Ohr und Auge der Betriebsinspektion und Eisenbahndirektion für gewisse Dinge gelten, die sie regelmäßig ohne ihn nicht wahrnehmen würden; es mag dahin auch die Behandlung der Schadenrute seitens der Eigentümer gehören. Allein deshalb kann doch nicht die Wahrnehmung und das Wissen des Bahnmeisters als ein solches des Fiskus gelten, sondern nur die dem maßgeblichen Willensorgan von dem Bahnmeister mitgeteilte Wahrnehmung.

Zweifelhaft kann allein die Frage sein, ob als solches Willensorgan die Betriebsinspektion oder die Eisenbahndirektion zu erachten ist. Das Berufungsgericht ist hierüber kurz hinweggegangen, allein die Beantwortung jener Frage birgt nicht unerhebliche Schwierigkeiten in sich.

Nach der früheren Organisation der Eisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 (Eisenbahn-Verordnungsblatt 1880 S. 85 ff.) vertrat das Eisenbahnbetriebsamt in den zu seiner Zuständigkeit gehörenden Sachen die Eisenbahnverwaltung selbständig, nahm die erforderlichen Rechtshandlungen vor, führte Prozesse usw. Demgemäß ist es auch in zahlreichen Fällen vom Reichsgericht als die den Fiskus im Prozeß vertretende Behörde anerkannt (vgl. z. B. Entscheidungen Bd. 5 S. 427, Bd. 31 S. 255 usw.); nur in einem besonderen Falle wurde die Eisenbahndirektion für das berufene Vertretungsorgan des Fiskus erklärt (Entscheidungen Bd. 27 S. 252). In dieser Gestaltung der Dinge ist eine gründliche Wandlung durch die mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 15. Dezember 1894 (Gesetzsammlung 1895 S. 11) genehmigte neue „Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen“ herbeigeführt worden, über deren Anlaß, Zwecke und Grundsätze eine Denkschrift der Staatsregierung (No. 96 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1894 Bd. III der Anlagen S. 1673 ff.) Auskunft gibt. Danach sind jetzt in den Mittelpunkt der Verwaltung in technischer und rechtlicher Beziehung die Eisenbahndirektionen gestellt, allerdings mit Vorbehalten für den Minister und die Betriebsinspektionen.

Vgl. Micke, Eisenbahn-Archiv 1895 S. 210, 212.

Demgemäß heißt es im § 1 der Verwaltungs-Ordnung:

„Die Verwaltung der .... Staatseisenbahnen erfolgt .... durch die königlichen Eisenbahndirektionen“,

im § 6 No. 1:

„Den königlichen Eisenbahndirektionen obliegt .... die Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen Eisenbahnstrecken“,

im § 6 No. 4:

„Sie vertreten in allen Angelegenheiten ihres Geschäftsbereichs die Verwaltung, sodaß sie durch ihre Rechtshandlungen, Verträge,

Digitized by Google

Prozesse, Vergleiche usw. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen",

§ 9 besagt:

„Für die Ausführung und Überwachung des örtlichen Dienstes nach den Anordnungen der königlichen Eisenbahndirektionen sind Betriebs- (usw.) Inspektionen . . . . einzurichten",

§ 10:

„1. den Betriebsinspektionen obliegt:
a) die Ausführung und Überwachung des Betriebsdienstes,
b) die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betrieb befindlichen Strecken . . . .

„2. Geschäftsanweisung der Vorstände der Eisenbahnbetriebsinspektionen bestimmt der Minister.

„3. Dem Vorstande der Eisenbahnbetriebsinspektionen kann von dem Minister die Befugnis zur selbständigen Verpachtung der Dispositionsländereien, Lagerplätze, Grasnutzungen, Pflanzungen usw. beigelegt werden".

Die Beklagten und Nebenintervenienten wollen nun schon lediglich aus der allgemeinen Fassung der Bestimmung im § 10 1b (Unterhaltung und Beaufsichtigung der Strecken) herleiten, daß das Wissen und das Verhalten der Betriebsinspektion für die Frage der Anwendung des § 43 a. a. O. entscheidend sei. Diese Bestimmung ist indes verschiedener Auslegung fähig und erhält erst ihren Ausbau durch die gemäß der erteilten Ermächtigung (oben § 10 No. 2) von dem Minister unter dem 17. Dezember 1894 erlassene Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahnbetriebsinspektionen (Eisenbahn-Verordnungsblatt 1895 S. 49).

In § 5 dieser Geschäftsanweisung heißt es unter der Überschrift „Erhaltung und Verwaltung des Grundeigentums"

„1. Dem Vorstande der Betriebsinspektion obliegt die Fürsorge für die Erhaltung, bestimmungsgemäße Benutzung und Verwertung des innerhalb seines Amtsbezirks belegenen Grundeigentums der Eisenbahnverwaltung einschließlich allen Zubehörs.

2. Insbesondere obliegt ihm danach:
a) die Fürsorge dafür, daß nichts davon (d. i. dem Grundeigentum nebst Zubehör) der Eisenbahnverwaltung entzogen werde,
b) die Vergebung der Dienstländereien, die Verpachtung der Dispositionsländereien, Grasnutzungen, Pflanzungen usw.,
c) die Fürsorge für die ordnungsmäßige Benutzung der Wege usw.,

Digitized by Google

d) die Fürsorge dafür, daß alle bestehenden Vereinbarungen über die Verwertung und Benutzung des Grundeigentums der Eisenbahnverwaltung . . . . den Bestimmungen gemäß ausgeführt werden".

Diese Vorschriften entsprechen den in der oben erwähnten Denkschrift der Staatsregierung für die Neuordnung der Verwaltung aufgestellten Grundsätzen, bezüglich deren dort (S. 1674 a. a. O.) gesagt ist, die Betriebsämter sollten als selbständige Behörden aufgehoben, ihre Verwaltungsbefugnisse auf die Direktionen zurückübertragen und den Direktionen ausführende Organe zur Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes unterstellt werden; gleichzeitig sollte aber, wie es dort weiter heißt, diesen ausführenden Organen zur Entlastung der Direktionen eine Reihe weniger wichtiger Verwaltungsgeschäfte übertragen werden, wie die Verwaltung des Grundeigentums. Wenn man diese Tendenz der Bestimmung, die insoweit auf eine selbständige Stellung der Betriebsinspektionen hinweist, mit ihrem Inhalt zusammenhält und erwägt, daß die mit dem Grundeigentum der Eisenbahn verbundene Grundgerechtigkeit im Sinne der Bestimmung als dessen Zubehör zu erachten sein dürfte, so liegt die Annahme nahe, daß in Ansehung der Anwendung des § 43 a. a. O. die Betriebsinspektion als das den Fiskus vertretende Organ betrachtet werden müsse.

Wenn das Reichsgericht dennoch zu einem anderen Ergebnis gelangt ist, so ist dafür folgende Erwägung entscheidend gewesen. Falls man selbst annehmen wollte, daß die Betriebsinspektion den Fiskus in solcher Angelegenheit nicht nur dem Wissen sondern auch dem Willen nach verträte, so würde es ihr doch an der selbständigen Macht fehlen, ihren Willen mit den gegebenen gerichtlichen Mitteln, (Klage, einstweilige Verfügung) durchzusetzen; denn unzweifelhaft ist nach der neuen Organisation nicht sie, sondern allein die Eisenbahndirektion zur gerichtlichen Vertretung des Fiskus in solcher Angelegenheit legitimiert. Die Betriebsinspektion könnte sich daher, wenn sie gerichtliche Schritte unternehmen wollte, diesetwegen nur mit einem Antrage an die Direktion wenden. Diese hat aber als vorgesetzte Behörde nicht einfach dem Ersuchen der Betriebsinspektion zu entsprechen, sondern sie faßt selbständig ihre Willensentschließung hierüber. Es zeigt sich hierdurch, daß der maßgebliche Wille des Fiskus tatsächlich und damit auch rechtlich in der Instanz der Direktion gefaßt wird. Ein positiver Hinweis hierauf ist der letzten Vorschrift (e) des § 5 der Geschäftsanweisung für die Betriebsinspektionen zu entnehmen, welche dahin lautet, daß dem Vorstand die Erstattung sofortiger Anzeige „an die Eisenbahndirektion über die Errichtung oder Veränderung baulicher Anlagen in

Digitized by Google

der Nähe der Eisenbahn oder sonstige Veränderungen auf den Nachbargrundstücken, wenn sie sich als nachteilig oder gefährlich für die Interessen der Eisenbahnverwaltung erweisen", obliege. Bestätigt wird diese Auffassung durch das in der vorliegenden Sache von den Eisenbahnbehörden beobachtete Verfahren, wonach nicht nur von der Betriebsinspektion und der Eisenbahndirektion selbst, sondern erkennbar auch von dem Ressortminister, die Direktion als das berufene Willensorgan des Fiskus in dieser Angelegenheit angesehen worden ist. Ist hiernach anzunehmen, daß nach Inhalt und Sinn der jetzt bestehenden Bestimmungen über die Organisation der Eisenbahnbehörden die Eisenbahndirektion den Fiskus im Willen vertritt, so ist auch in dem Verhältnis zwischen ihr und der Betriebsinspektion daran festzuhalten, daß für die Anwendung des § 43 a. a. O. Wissen und Willen des Fiskus nicht derart auseinandergerissen werden kann, daß der Fiskus hierbei von verschiedenen Organen vertreten würde. Soll das dem Fiskus nachteilige „wissentliche Geschehenlassen" vorliegen, so muß begrifflich dem betreffenden maßgeblichen Willensorgane die erforderliche Kenntnis beiwohnen. Soweit die Berufungsentscheidung auf das Nichtwissen der Eisenbahndirektion von der Errichtung der die Grundgerechtigkeit des Fiskus beeinträchtigenden Baulichkeiten abgestellt ist, erweist sie sich hiernach als zutreffend.

Die Revision der Beklagten und Nebenintervenienten ist daher gänzlich hinfällig.

Straßen- und Wegebau.

Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts, IV. Senats, vom 13. Oktober 1902 in der Verwaltungsstreitsache des Amtsvorstehers des Amtsbezirks B., Beklagten und Revisionsklägers, wider die Gemeinde B., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Zur Frage der Herstellung der Bahnhofszufuhrwege durch die wegebaupflichtigen Gemeinden.

Gründe.

Der Amtsvorsteher des Amtsbezirks B. gab der Gemeinde B. durch Verfügung vom 15. September 1900 auf, den Zufuhrweg von der Eisenbahnstation B. nach dem in der Nähe vorbeiführenden Kommunikationswege zu pflastern. Mit ihrem Einspruche durch Beschluß vom 26. Oktober 1900 zurückgewiesen, erhob die Gemeinde Klage mit der Begründung, daß sie die Öffentlichkeit des Weges nicht anerkenne. Der Kreisausschuß des Kreises G. wies die Klage durch Urteil vom 21. Dezember 1900 ab und führte aus, daß der Weg, der früher ein privater Feldweg gewesen sei, durch die landespolizeiliche Genehmigung des Eisenbahnprojekts,

Digitized by Google

worin er als öffentlicher Weg bezeichnet sei, die Eigenschaft eines öffentlichen Weges erhalten habe. Aber auch wenn der Weg nicht bereits durch die Landespolizeibehörde für einen öffentlichen erklärt worden wäre, müsse er durch die Ortspolizeibehörde „für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen" — was wohl heißen soll, in einen öffentlichen Weg umgewandelt — werden. Wegebaupflichtig sei aber allein die klagende Gemeinde, da der Weg in ihrer Gemarkung liege. Auf die Berufung der Gemeinde änderte der Bezirksausschuß zu G. unter dem 20. Dezember 1901 das Erkenntnis erster Instanz dahin ab, daß die angefochtene wegepolizeiliche Anordnung außer Kraft zu setzen, da er annahm, daß der Weg nicht die Eigenschaft eines öffentlichen habe, der Amtsvorsteher mithin nicht zuständig gewesen sei, seine Pflasterung zu verlangen.

Gegen diese Entscheidung, auf welche ebenso wie auf das Urteil des Kreisausschusses hiermit im übrigen Bezug genommen wird, hat der Beklagte die Revision eingelegt, der jedoch der Erfolg versagt werden mußte, da dem Vorderrichter darin beizustimmen war, daß die Umwandlung des Weges, der vor dem Bahnbau unstreitig ein dem Besitzer F. gehöriger Privatweg war, in einen öffentlichen bisher nicht zu Stande gekommen ist. Der Fall liegt sehr ähnlich dem in dem Urteile vom 12. Juli 1897 (Bd. XXXII S. 203 ff. der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts) behandelten. Wie damals kann dahin gestellt bleiben, ob es, um einen neuen öffentlichen Weg zu schaffen und eine Unterhaltungspflicht des ordentlichen Trägers der Wegebaulast zu begründen, genügt, daß der Wegebaupflichtige ohne seine Einwilligung in der Verfügung, durch welche die Landespolizeibehörde die ihr von dem Eisenbahnunternehmer vorgelegten Pläne genehmigt, als der zur Anlegung und Unterhaltung eines neuen Weges Verpflichtete bezeichnet wird, und ob nicht vielmehr diese Frage aus den damals entwickelten Gründen zu verneinen ist. Denn auch im vorliegenden Falle ist es zu einem Ausspruche der Landespolizeibehörde oder des Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß die klagende Gemeinde den neuen öffentlichen Weg herzustellen und zu unterhalten habe, nicht gekommen.

Wenn die Eisenbahnverwaltung, veranlaßt durch das Protokoll über die landespolizeiliche Prüfung vom 17. März 1897, in ihr Wegeverzeichnis eintrug, der bisherige Privatweg werde nun als Zugangsweg zur Haltestelle B. öffentlich und sei in der angegebenen Länge von der Gemeinde B. zu unterhalten, so beruht das auf der dem Gerichtshofe schon früher bekannt gewordenen und auch in den vorliegenden Akten zum Ausdrucke kommenden Auffassung der Eisenbahnverwaltung, daß ihr die Wegeunterhaltung nur innerhalb des Bahngeländes zufalle, und die Eintragung stellt

Digitized by Google

den Antrag an die Landespolizeibehörde und an den Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner Eigenschaft als höchste Eisenbahnaufsichtsbehörde dar, daß die Unterhaltung des Weges nicht ihr auferlegt werden möge, sondern der Gemeinde. Der Regierungspräsident aber hatte in seinem Schreiben vom 29. März 1897 die Bestimmungen wegen der Unterhaltungslast der von der Eisenbahn berührten oder von ihr angelegten Wege und Rampen ausdrücklich für die landespolizeiliche Abnahme vorbehalten. Diese Bestimmung gehört nicht zu denjenigen, welche die Eisenbahndirektion nach ihrem Berichte vom 23. April desselben Jahres beanstandete und worüber sie darin die Entscheidung des Ministers erbat, auch durch dessen Erlaß vom 28. Juli desselben Jahres ist mithin jener Vorbehalt unberührt geblieben. Da es nun aber, wie die Akten ergeben, bei der landespolizeilichen Abnahme am 1. August 1899 verabsäumt worden ist, über die Unterhaltung Bestimmung zu treffen, so fehlt es an einer solchen, mithin ist es auch, wie in jener früheren Entscheidung näher dargelegt, nicht zur Schaffung eines öffentlichen Weges gekommen.

Dem Vorderrichter ist ferner darin beizutreten, daß eine freiwillige Übernahme der Unterhaltungslast durch die Gemeinde nicht stattgefunden hat. Auch wenn, wie das Urteil des Kreisausschusses bezeugt, der Gemeindevorsteher durch den Landrat angewiesen worden ist, den Termin zur Prüfung des Planes zur Kenntnis der Eingesessenen zu bringen, so kann daraus schon darum nichts hergeleitet werden, weil die Umwandlung des Weges in einen öffentlichen erst in dem Termine zur Sprache gekommen ist, wobei man die Unterhaltungsfrage gar nicht erwähnt hat. Daß „die von der Bahn berührten" Interessenten dagegen nichts eingewendet haben, kann die Gemeinde nicht verpflichten. In dem Falle des von dem Beklagten angeführten Urteils vom 1. Oktober 1887 (Bd. XV der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts S. 285 ff., 287) waren die Parteien, Eisenbahnfiskus und Gemeinde, darüber einig, daß auf Grund eines Verfahrens gemäß § 135 II 1c der Kreisordnung der Weg tatsächlich und rechtlich ein öffentlicher sei. Auch diese Entscheidung kommt also hier nicht in Frage.

Die Bemerkung der Revisionsschrift, die Unterlassung der vorbehaltenen Bestimmung über die Unterhaltungslast sei schon deshalb unerheblich, weil der Weg nicht unter die „von der Bahn berührten Wege" falle, ist offenbar in jeder Beziehung unzutreffend, denn einerseits wird der Weg von der Bahn berührt, andererseits ist er aber infolge jener Unterlassung bisher noch kein öffentlicher Weg geworden. Es könnte in Frage kommen, ob nicht die angefochtene Verfügung als Anordnung der Anlegung eines neuen öffentlichen Weges im Zuge des bisherigen

Digitized by Google

Privatweges zu behandeln und die Gemeinde zu dieser Leistung für verpflichtet zu erachten gewesen wäre, woraus sich die Abweisung der Klage ergeben haben würde (vergl. Urteil vom 3. Mai 1900, Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. XXXVII S. 235). Für die Bejahung der Frage spricht, daß es, um die angeordnete Pflasterung auszuführen, nicht erst der Erwerbung des Wegekörpers bedurfte, weil diesen der Kreis G. bereits dem früheren Eigentümer abgekauft und für den öffentlichen Verkehr unentgeltlich zur Verfügung gestellt hatte. Ferner liegt es auf der Hand, daß der frühere Privatweg, nachdem er tatsächlich der, soviel ersichtlich, einzige Verbindungsweg der Eisenbahnstation B. mit dem Wegenetze geworden ist, ohne daß dem Eisenbahnunternehmer die Verpflichtung auferlegt worden wäre, ihn als privaten Bahnhofszufuhrweg oder als öffentlichen Weg herzustellen und zu unterhalten, im Interesse des Verkehrs notwendigerweise in einen öffentlichen Weg umgewandelt, daß in seinem Zuge ein neuer öffentlicher Weg angelegt werden muß. Dem stehen auch die Ausführungen in dem Urteile vom 20. Februar 1889 (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. XVII S. 313 ff.) nicht entgegen, wo ein von dem Fiskus dem genehmigten Projekt entsprechend angelegter, lediglich zur unerläßlichen Verbindung der Bahnhofsgebäude mit dem Netze der öffentlichen Straßen dienender Weg für einen Privatweg des Fiskus erklärt wurde. Die Sache mochte auch in dem jetzt vorliegenden Falle danach angethan sein, dem Eisenbahnfiskus die Anlegung und Unterhaltung des streitigen Weges als privaten Bahnhofszufuhrweg oder als öffentlichen Weg aufzulegen; es ist aber nicht geschehen, auch scheint keine Aussicht vorhanden zu sein, daß es noch nachträglich geschieht. Liegt die Sache aber so, dann bleibt nichts übrig, als die mit den Verkehrsinteressen unvereinbare Lücke dadurch auszufüllen, daß die Anlegung eines öffentlichen Weges von dem ordentlichen Wegebaupflichtigen verlangt wird. Als verpflichtet kann, soviel ersichtlich, nur die Gemeinde B. in Betracht kommen, der anscheinend die ordentliche Wegebaupflicht in ihrem Bezirke obliegt; weder den Kreis noch den Eisenbahnfiskus könnte sie mit Erfolg in Anspruch nehmen.

Allein die Beurteilung der Sachlage durch den Vorderrichter läßt weder einen Rechtsirrtum noch einen wesentlichen Verfahrensmangel erkennen, ist somach mit der Revision nicht angreifbar. Er hat nicht verkannt, daß die Anlegung eines öffentlichen Weges durch polizeiliche Verfügung hätte angeordnet werden dürfen. Wenn er aber zu dem Ergebnisse kommt, daß die ergangene Anordnung nicht so behandelt werden könne (d. h. nicht diesen Inhalt habe), weil sie, wie ihre Begründung zeige, nur Arbeiten an einem bestehenden öffentlichen Wege, nicht die weitergehende Anlegung eines neuzuschaffenden — und später

Digitized by Google

fortan zu unterhaltenden — öffentlichen Weges fordere, so sind das Erwägungen tatsächlichen Charakters, die keineswegs gegen die klare Lage der Sache verstoßen.

Sonach war das Urteil des Bezirksausschusses wie geschehen zu bestätigen.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.[1])

Reichsrecht.

Beamtenrecht.

Reichsgesetz vom 27. Juni 1871, betr. die Pensionierung und Versorgung der Militärpersonen, § 77.

Erkenntnis des III. Zivilsenats vom 26. März 1901; Entscheidungen Band 48 S. 84.

Die vom Bundesrat beschlossenen, im Zentralblatt für das Deutsche Reich 1882 S. 123 fg. verkündeten „Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern" sind für diese Materie eine verbindliche reichsrechtliche Verordnung.

Unfallversicherungsrecht.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884. § 78. Gewerbeordnung § 120 a. A. L.-R. I 6 § 26.

Erkenntnis des VI. Zivilsenats vom 25. Februar 1901; Entscheidungen Bd. 48 S. 327.

Unfallverhütungsvorschriften, die von einer Berufsgenossenschaft auf Grund des § 78 des Unfallversicherungsgesetzes erlassen werden, sind Polizeigesetze im Sinne des § 26 A. L.-R. I 6 nur in dem Verhältnis zwischen einem Unternehmer und seinen Arbeitern, nicht gegenüber

[1]) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofs und der Reichsanwaltschaft. Band 48—50; Leipzig 1901 und 1902, Veit & Co. — Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1901 S. 1355.

Die Erkenntnisse vom 22. Februar 1901, betr. den Anspruch auf Gewährung von Gehaltszulagen — Entschd. Bd. 48 S. 321 —, vom 24. Mai 1901, betr. die Anstellung von Militäranwärtern — Entschd. Bd. 49 S. 1 — und vom 30. Januar 1902, betr. die Haftpflicht des Staats für Verschulden seiner Beamten und die Vertretungsbefugnis der Eisenbahnbetriebsinspektionen — Entschd. Bd. 50 S. 396 — sind bereits im Archiv 1901 S. 891 und 1132 (mit dem Datum: 10. Mai 1901), 1903 S. 183 (mit dem Datum: 20. Januar 1902), wörtlich abgedruckt und deshalb hier nicht berücksichtigt.

Digitized by Google

Dritten. Wird jemand, der nicht unfallversicherungspflichtiger Arbeiter ist, in einem Betriebe verletzt, so kann er sich bei einer Schadensklage nicht ohne weiteres auf eine Vernachlässigung der Verhütungsvorschriften berufen, muß vielmehr ein Verschulden des Unternehmers nachweisen.

Frachtrecht.

Handelsgesetzbuch Art. 384, 395 u. f.

Erkenntnis des I. Zivilsenats vom 10. April 1901; Entscheidungen Bd. 48 S. 108.

Die rechtliche Stellung eines ausländischen Unterfrachtführers ist nach dem Recht seines Staates zu beurteilen; endet hiernach seine Verpflichtung als Frachtführer mit dem Ablieferungsangebot, so hört damit auch die Haftung des deutschen Spediteurs für ihn auf.

Preußisches Recht.

Beamtenrecht.

Gesetz vom 21. Juni 1897, betr. die Tagegelder und Reisekosten der Staatsbeamten, Art. IV.; Beschluß des Staatsministeriums vom 13. Mai 1884.

Erkenntnis des IV. Zivilsenats vom 28. Januar 1901; Entschd. Bd. 48 S. 286.

Als Ausführungsvorschriften im Sinne des Art. IV genannten Gesetzes gelten auch die Beschlüsse des Staatsministeriums, die vor diesem Gesetz zu den die Reisekosten und Tagegelder der Staatsbeamten betreffenden älteren Gesetzen gefaßt worden sind; einer auf ihre Beibehaltung gerichteten erneuten Beschlußfassung bedarf es nicht.

Wegerecht.

Erkenntnis des VI. Zivilsenats vom 4. Februar 1901; Entschd. Bd. 48 S. 207.

Der Wegeunterhaltungspflichtige haftet für den Zustand des Weges erst von dem Zeitpunkt an, an dem der Weg ein öffentlicher wird. Dies tritt erst dann ein, wenn die rechtlich Beteiligten, d. i. die zuständige Behörde, der Eigentümer und der Unterhaltungspflichtige, ausdrücklich oder stillschweigend ihr Einverständnis zu erkennen geben, daß der Weg vom Publikum als öffentlicher benutzt werde. Ob dieses Einverständnis vorliegt, ist nach den Umständen des einzelnen Falles zu beurteilen.

Digitized by Google

Enteignungsrecht.

Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, §§ 8 und 10 Abs. 2; Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, §§ 11 und 13.

Erkenntnis des III. Zivilsenats vom 1. März 1901; Entschd. Bd. 48 S. 336.

Grundstücksteile, die nach einem festgesetzten Fluchtlinienplan zu Straßenland bestimmt waren und nach § 11 des Fluchtliniengesetzes seit der Festsetzung nicht mehr bebaut werden durften, sind bei der Enteignung nach dem Wert zu bemessen, den sie als Bauland zur Zeit der Fluchtlinienfestsetzung hatten, und nicht nach dem Wert, den sie ohne die Bestimmung des § 11 zur Zeit der Enteignung gehabt haben würden.

Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, §§ 32, 34, 37.

Erkenntnis des VII. Zivilsenats vom 18. Juni 1901; Entschd. Bd. 49 S. 257.

Die Hinterlegung der vorläufig festgestellten Entschädigungssumme befreit den Unternehmer von der Pflicht zu deren Verzinsung in dem Falle, daß die Enteignung für dringlich erklärt wird, und von dem Tage an, an dem die Dringlichkeitserklärung dem Eigentümer zugestellt wird. Daß der Unternehmer nach Erlaß der Dringlichkeitserklärung auf den von ihm gewollten Zusammenhang zwischen der schon vorher bewirkten Hinterlegung und der Dringlichkeit noch besonders den Eigentümer hinweise, ist nicht erforderlich. Andrerseits steht es dem Aufhören der Verzinsungspflicht nicht entgegen, wenn der Unternehmer bei der Hinterlegung sich die Rückforderung des Betrages vorbehält, um welchen auf seine eigene Klage hin etwa die Entschädigung im Rechtswege herabgesetzt werden sollte; nur darf er nicht den Vorbehalt anknüpfen, daß die Auszahlung erst nach der Erledigung des Rechtsweges oder nur mit seiner Zustimmung stattfinden solle.

Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, § 10 Abs. 2.

Erkenntnis des II. Zivilsenats vom 12. November 1901; Entschd. Bd. 49 S. 317.

Erfolgt die Enteignung erst, nachdem die Anlage, für die das Enteignungsrecht verliehen ist, von dem Unternehmer im wesentlichen fertiggestellt ist, — so ist bei der Bemessung der Entschädigung die Werterhöhung zu berücksichtigen, die das nachträglich noch zu enteignende Grundstück durch die neue Anlage erhalten hat; für die Höhe der Entschädigung im Falle des § 10 Abs. 2 ist stets der Zustand zur Zeit der Enteignung maßgebend.

Digitized by Google

Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874.

Erkenntnis des VII. Zivilsenats vom 21. Januar 1902; Entschd. Bd. 50 S. 314.

Der in der Person eines Vorbesitzers entstandene, dem jetzigen Eigentümer des enteigneten Grundstücks abgetretene Anspruch auf Entschädigung wegen der vor der Enteignung dem Grundstück auferlegten Servitut der Unbebaubarkeit kann im Enteignungsverfahren nicht geltend gemacht werden.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 20. Oktober, 9. November und 3. Dezember 1902, betr. die dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 526, 535 und 549. R.-G.-Bl. S. 268, 277 und 291.)

Vom 31. Oktober und 3. Dezember 1902, betr. Änderung der Militärtransportordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 533 und 550. R.-G.-Bl. S. 275 und 293.)

Vom 23. November 1902, betr. Änderungen der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 541. R.-G.-Bl. S. 281.)

Vom 7. Dezember 1902, betr. einen Anhang zur Anlage B der Eisenbahnverkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 550. R.-G.-Bl. S. 294.)

Preußen. Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers des Innern vom 17. November 1902, betr. Nachtrag zur Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 9 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 537.)

Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten vom 27. November 1902, betr. I. Ersetzung der Vorprüfung und der I. Hauptprüfung für den Staatsdienst im Baufache durch die Diplomprüfung und II. Zulassung der staatlich geprüften Bauführer und Baumeister zur Doktoringenieurpromotion.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 540.)

Digitized by Google

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten: E.-V.-Bl. Seite

Vom 5. November 1902, betr. Verzinsung und Hinterlegung der Entschädigungen für die freiwillige Abtretung des Grundeigentums 529

Vom 11. November 1902, betr. Bezirkseisenbahnrat in Berlin 535

Vom 25. November 1902, betr. Verrechnung der Telegrammgebühren bei vereinigten Eisenbahn- und Reichstelegraphenstationen 536

Vom 3. Dezember 1902, betr. Ausgleich von Meinungsverschiedenheiten zwischen Ortspolizei- und Eisenbahnbehörden bei Wahrung öffentlicher Interessen 541

Vom 5. Dezember 1902, betr. Direktionsgruppen für die Stellenbesetzung 545

Vom 5. Dezember 1902, betr. Anstellungsbewerbungen der Militäranwärter 546

Vom 12. Dezember 1902, betr. Errichtung von Petroleumtankanlagen auf Eisenbahngelände 551

Österreich. Das Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt enthält in den folgenden Nummern die nachstehenden, das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren, im Archiv nicht besonders abgedruckten Gesetze, Erlasse u. s. w.:

(No. 118:) Erlaß des k. k. Eisenbahnministers vom 10. Oktober 1902, betr. die Erstellung der in dem — nachstehend abgedruckten — Gesetz vom 28. Juli 1902 vorgesehenen Arbeitsordnungen für die Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen.

Gesetz vom 28. Juli 1902, betr. die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter.

(Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt No. 76 vom 2. August 1902.)

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Insoweit dieses Gesetz keine anderen Bestimmungen enthält, wird das Arbeitsverhältnis zwischen den Bahnverwaltungen und den bei Regiebauten der Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben beschäftigten Arbeitern innerhalb der durch die Gesetze gezogenen Grenzen durch freie Übereinkunft bestimmt. In Ermanglung einer solchen Übereinkunft entscheiden das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch und die sonstigen gesetzlichen Vorschriften.

Digitized by Google

§ 2.

Unter Regiebauten sind alle außerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Bahnerhaltung bewirkten Bauarbeiten zu verstehen, welche von der Bahnverwaltung selbst durch in ihren unmittelbaren Dienst gestelltes Personal ausgeführt werden.

Unter Hilfsanstalten der Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Betriebe zu verstehen, in welchen durch unmittelbar im Dienste der Bahnverwaltung stehendes Personal für Rechnung derselben Arbeiten verrichtet werden, welche zwar den Betriebszwecken der betreffenden Bahnunternehmung dienen, aber nicht auf die Durchführung, Sicherung und unmittelbare Abwicklung (Heizhäuser u. dgl.) des Verkehres Bezug haben.

Hierher gehören insbesondere:

1. Anstalten für die Herstellung und Reparatur der Fahrbetriebsmittel und Betriebseinrichtungen (Werkstätten u. dgl.),
2. Anstalten für die Erzeugung der Bau- und Verbrauchsmaterialien zu Bahnzwecken (Steinbrüche, Schottergruben, Imprägnierungsanstalten, Fahrkartendruckereien, lithographische Ateliers, Schmieden u. dgl.),
3. Beleuchtungsanstalten.

Auf sonstige, von Eisenbahnen betriebene, dermalen unter die Gewerbeordnung oder das Berggesetz fallende Unternehmungen, selbst wenn in denselben Arbeiten verrichtet werden, die mit den Bahnbetriebszwecken in irgend einem sachlichen Zusammenhange stehen, findet das Gesetz keine Anwendung.

§ 3.

Unter Arbeitern werden in diesem Gesetze alle Personen, ohne Unterschied des Alters und Geschlechtes, verstanden, welche, ohne definitiv oder provisorisch auf Grund der bei den einzelnen Bahnunternehmungen bestehenden Dienstordnungen (Dienstpragmatik u. dgl.) angestellt zu sein, bei Regiebauten oder in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen (§ 2) in Beschäftigung stehen.

Für die definitiv oder provisorisch angestellten Unterbeamten und Diener, bezüglich welcher diese Dienstordnungen volle Gültigkeit haben, finden im Falle ihrer Verwendung bei Regiebauten oder in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen die Bestimmungen der §§ 5 bis einschließlich 14 dieses Gesetzes Anwendung; im übrigen werden diese Bediensteten auch fernerhin nach den im ersten Absatz erwähnten internen Dienstvorschriften behandelt.

§ 4.

Unter Bahnverwaltungen im Sinne dieses Gesetzes sind nicht bloß die obersten Verwaltungsstellen der Eisenbahnunternehmungen, sondern insbesondere auch die mit der selbständigen Besorgung der hier in Betracht kommenden Dienstzweige betrauten Stellen, beziehungsweise Organe zu verstehen.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, zur Feststellung der Verantwortlichkeiten den Behörden jede verlangte Unterstützung angedeihen zu lassen.

Vorsorgen für die Arbeiter.

§ 5.

Jede Bahnverwaltung ist verpflichtet, bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten auf ihre Kosten alle diejenigen Einrichtungen bezüglich der Arbeits-

Digitized by Google

räume, Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Werksgerätschaften herzustellen und zu erhalten, welche mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Arbeit oder der Arbeitsstätte zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter erforderlich sind.

Die Bahnverwaltung ist ferner verpflichtet, die in eigener Regie auszuführenden Bauarbeiten, sowie die Betriebsweise in ihren Hilfsanstalten derart zu regeln, daß die daselbst beschäftigten Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit nach Möglichkeit geschützt sind.

Insbesondere hat die Bahnverwaltung Sorge zu tragen, daß Maschinen, Werkseinrichtungen und ihre Teile, als: Schwungräder, Transmissionen, Achsenlager, dann Hebevorrichtungen, Aufzüge, Kessel, elektrische Apparate u. dgl., ferner Arbeitsbühnen, Fußbodenöffnungen u. s. w. mit solchen Schutzvorrichtungen versehen werden, daß eine Gefährdung der beschäftigten Arbeiter bei ordnungsmäßiger Verrichtung ihrer Arbeit nicht leicht erfolgen kann.

Ebenso ist für entsprechende Einrichtungen gegen Feuersgefahr, Schutz der Arbeiter im Falle eines Brandes, für die erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen und plötzlichen Erkrankungen, in letzterer Beziehung durch Bereithaltung von Verbandmaterial, Krankentransportmitteln u. dgl. in der notwendigen Quantität und der entsprechenden Qualität vorzusorgen. Die betreffenden Bahnorgane haben der Vervollständigung und Ausgestaltung aller Schutzvorrichtungen, sowie deren Instandhaltung und Überwachung ihre ständige Fürsorge zu widmen.

Auch gehört es zu den Obliegenheiten der Bahnverwaltung, dafür Vorsorge zu treffen, daß die geschlossenen Arbeitsstätten während der ganzen Arbeitszeit möglichst licht, rein und staubfrei erhalten werden, und daß die Lufterneuerung immer eine der Zahl der Arbeiter und den Beleuchtungsvorrichtungen entsprechende, sowie der nachteiligen Einwirkung schädlicher Ausdünstungen entgegenwirkende sei.

Ferner ist nach Tunlichkeit für eine genügende Menge guten Trinkwassers, für der Zahl der Arbeiter und den Anforderungen der Hygiene entsprechende Aborte, und rücksichtlich der in geschlossenen Arbeitsstätten betriebenen Hilfsanstalten auch für Waschvorrichtungen Vorsorge zu treffen.

In solchen größeren Hilfsanstalten sollen im Bedarfsfalle angemessene, in der kalten Jahreszeit geheizte Räume zum Einnehmen der Mahlzeiten ausserhalb der Arbeitsräume und verschließbare Kästen zum Aufbewahren der Kleider der Arbeiter zur Verfügung gestellt werden.

Soferne mit gewissen Arbeiten besondere Gefahren verbunden sind, hat die Bahnverwaltung unabhängig von der Arbeitsordnung (§ 30) Vorschriften zu erlassen, in welchen die Arbeiter unter Hinweis auf diese Gefahren mit den zur Abwendung derselben getroffenen Sicherheitsmaßregeln bekannt gemacht und zu deren Befolgung verpflichtet werden.

Diese der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegenden Vorschriften und Anordnungen sind in den Arbeitsstätten in den Arbeitern verständlicher Weise an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle anzuschlagen und stets in lesbarem Zustande zu erhalten.

Wenn eine Bahnverwaltung den Arbeitern Wohnungen direkt überläßt — sei es in eigenen oder von ihr ganz oder zum Teile gemieteten Gebäuden — hat sie dafür Vorsorge zu treffen, daß in diesen Wohnungen die baulichen Ein-

Digitized by Google

richtungen ebenso den Forderungen der Hygiene, als den Rücksichten auf die Sittlichkeit entsprechen.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Paragraphen bezüglich der Einrichtung bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen, der Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Werkgerätschaften, sowie bezüglich des Inhaltes der Betriebsvorschriften allgemeine oder für einzelne Kategorieen von Regiebauten oder Hilfsanstalten mit Rücksicht auf die Eigentümlichkeiten derselben besondere Anordnungen im Verordnungswege zu erlassen.

Aufsichtspersonal der Bahnverwaltungen.

§ 6.

Die bei einem Regiebaue oder in einer Hilfsanstalt mit der Aufsicht betrauten Organe haben die Verpflichtung, die daselbst beschäftigten, ihnen unterstehenden Personen in der Ausübung der Arbeiten zu unterweisen und dieselben auf die besonderen Gefahren, welche mit den ihnen zugewiesenen Dienstleistungen verbunden sind, aufmerksam zu machen. Ihnen obliegt auch, die ihnen unterstehenden Personen mit den zur Abwendung der erwähnten Gefahren bestehenden Sicherheitsmaßregeln bekannt und mit der Handhabung der zu diesem Zwecke angebrachten Schutzvorkehrungen vertraut zu machen.

Den Aufsichtspersonen ist es untersagt, von den Arbeitern Geschenke in Geld oder Naturalien anzunehmen.

Dauer der täglichen Arbeitszeit.

§ 7.

Bei den Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben darf die Arbeitsdauer ohne Einrechnung der Arbeitspausen nicht mehr als höchstens 11 Stunden binnen 24 Stunden betragen. Insofern jedoch in einer Hilfsanstalt kraft besonderer Dienstvorschriften (Arbeitsordnung u. dgl.) mit 1. Juni 1902 eine kürzere Arbeitsdauer bestanden hat, darf dieselbe nicht erhöht werden.

Auf Verrichtungen, welche der eigentlichen Arbeit als Hilfsarbeiten vor- oder nachgehen müssen (Kesselbeheizung, Anfeuern der Öfen, Beleuchtung, Säuberung), finden die obigen Bestimmungen keine Anwendung, jedoch ist die Dauer dieser Verrichtungen auf das notwendigste Maß zu beschränken.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, für jene ununterbrochen betriebenen Hilfsanstalten, bei welchen die Sonntagsarbeit gestattet ist, behufs Ermöglichung des erforderlichen Schichtwechsels die Arbeitszeit im Verordnungswege angemessen zu regeln.

Ebenso ist der Eisenbahnminister ermächtigt, hinsichtlich bestimmter Arbeiterkategorieen jener Hilfsanstalten, bei denen aus technischen Gründen eine genaue Abgrenzung der täglichen Arbeitszeit und der Arbeitspausen nicht durchführbar erscheint, an Stelle der täglichen Maximalarbeitszeit eine wöchentliche Maximalarbeitszeit im Verordnungswege festzusetzen. Diese wöchentliche Arbeitszeit ohne Einrechnung der Arbeitspausen darf bei gewöhnlichen Betrieben das Sechsfache der täglichen Maximalarbeitszeit und bei den ununterbrochenen Betrieben, einschließlich der gestatteten Sonntagsarbeit, das Siebenfache der täglichen Maximalarbeitszeit nicht überschreiten. In der zu erlassenden Verordnung ist auf eine möglichst gleichförmige Verteilung dieser Arbeitszeit auf die einzelnen Arbeits-

Digitized by Google

tage nach Maßgabe der tatsächlichen Verhältnisse Bedacht zu nehmen und dafür vorzusorgen, daß den betreffenden Arbeitern die aus der Natur des Betriebes sich ergebenden Arbeitspausen ohne Einschränkung gewährt werden.

Soferne die ungestörte Aufrechthaltung des Verkehres infolge plötzlicher, durch Naturereignisse oder Unfälle hervorgerufener Betriebsstörungen oder infolge sonstiger zwingender Umstände unvorhergesehen ein vermehrtes Arbeitsbedürfnis zur Folge hat, kann eine Überschreitung der oben fixierten Maximalarbeitsdauer ohne besondere behördliche Bewilligung erfolgen. Erfordert der Dienst die Einführung eines ununterbrochenen Betriebes, so ist sofort dafür Vorsorge zu treffen, daß die Beschäftigten sobald als möglich abgelöst werden und daß dieselben sodann eine entsprechend verlängerte Ruhezeit genießen können.

Die Bahnverwaltungen sind jedoch verpflichtet, von diesem Bedürfnisse der Verlängerung der Arbeitsdauer unverweilt an die Aufsichtsbehörde die Anzeige zu erstatten, damit letztere in die Lage versetzt wird, die Notwendigkeit und Dauer der Überstundenarbeit sowie die Zahl der Überstunden zu überprüfen und letztere erforderlichenfalls zu regeln.

Für alle sonstigen Fälle eines tatsächlich vermehrten Arbeitsbedürfnisses ist die Verlängerung der im Absatze 1 dieses Paragraphen festgesetzten täglichen Arbeitszeit, und zwar sowohl hinsichtlich ihrer Dauer, wie auch der Anzahl der täglichen Überstunden an die vorgängige Bewilligung der Aufsichtsbehörde gebunden. Diese Bewilligung darf nicht über 12 Wochen im Jahre und nur bis zum Ausmaße von 2 täglichen Überstunden erteilt werden.

Die Überstunden sind, unbeschadet der entgegenstehenden Bestimmungen der für das definitive Personal erlassenen Dienstordnungen, besonders zu entlohnen.

Arbeitspausen.

§ 8.

Zwischen den Arbeitsstunden sind den Arbeitern angemessene Ruhepausen zu gewähren, welche zusammen nicht weniger als anderthalb Stunden betragen dürfen, wovon eine Stunde auf die Mittagszeit zu fallen hat.

Wenn die Arbeitszeit vor oder diejenige nach der Mittagsstunde fünf Stunden oder weniger beträgt, so kann, mit Ausnahme der für die Mittagszeit bestimmten Stunde, die weitere Ruhepause für die betreffende Arbeitszeit entfallen.

Bei der Nachtarbeit haben diese Vorschriften sinngemäße Anwendung zu finden.

Der Eisenbahnminister wird ermächtigt, je nach den tatsächlichen Bedürfnissen für einzelne Kategorieen von Regiebauten und Hilfsanstalten, namentlich jenen, bei denen eine Unterbrechung der Arbeit, beziehungsweise des Betriebes untunlich ist, besondere Bestimmungen hinsichtlich der Arbeitspausen zu treffen.

Sonn- und Feiertagsruhe.

§ 9.

An Sonntagen hat die Arbeit bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen zu ruhen.

Die Sonntagsruhe hat spätestens um 6 Uhr morgens eines jeden Sonntags, und zwar gleichzeitig für die ganze Arbeiterschaft jedes Regiebaues, beziehungsweise jeder Hilfsanstalt zu beginnen und mindestens 24 Stunden zu dauern.

Digitized by Google

§ 10.

Von der Bestimmung des § 9 sind ausgenommen:

1. die an den Arbeitslokalen und Werksvorrichtungen vorzunehmenden Säuberungs- und Instandhaltungsarbeiten, durch welche der regelmäßige Fortgang des Betriebes bedingt ist, und welche ohne wesentliche Störung des Betriebes oder ohne Gefahr für Leben und Gesundheit der Arbeiter an Wochentagen nicht verrichtet werden können;
2. die erforderliche Bewachung der Bauten und Hilfsanstalten;
3. sonstige unaufschiebbare Arbeiten vorübergehender Natur, welche entweder aus öffentlichen, insbesondere sicherheitspolizeilichen Rücksichten oder behufs ungestörter Aufrechthaltung des Verkehres oder in Notfällen vorgenommen werden müssen.

§ 11.

Bahnverwaltungen, welche Arbeiter an Sonntagen zu Arbeiten der im § 10 erwähnten Art verwenden, sind verpflichtet, ein Verzeichnis anzulegen, in welches für jeden einzelnen Sonntag die Namen der beschäftigten Arbeiter, der Ort und die Dauer ihrer Beschäftigung, sowie die Art der vorgenommenen Arbeit einzutragen sind. Dieses Verzeichnis ist den Organen der Aufsichtsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Bezüglich der im § 10, Punkt 3 erwähnten Arbeiten ist die Bahnverwaltung überdies verpflichtet, von der Vornahme dieser Arbeiten noch vor Beginn derselben an die Aufsichtsbehörde die Anzeige zu erstatten. Wenn die Notwendigkeit des Beginnes oder der Fortsetzung einer solchen Arbeit erst am Sonntag eintritt, so muß die Anzeige spätestens sofort nach Beendigung der Arbeit an die Aufsichtsbehörde erstattet werden.

Diese Anzeigen sind stempelfrei.

§ 12.

Soferne die im § 10 angeführten Arbeiten die Arbeiter am Besuche des Vormittagsgottesdienstes hindern, sind die Bahnverwaltungen verpflichtet, jedem bei diesen Arbeiten beschäftigten Arbeiter an dem nächstfolgenden Sonntage jene freie Zeit zu lassen, welche ihm den Besuch des Vormittagsgottesdienstes ermöglicht.

Wenn die oben erwähnten Arbeiten länger als drei Stunden dauern, ist den dabei verwendeten Arbeitern mindestens eine vierundzwanzigstündige Ruhezeit am darauffolgenden Sonntage, oder, wenn dies mit Rücksicht auf die betreffende Arbeit nicht möglich ist, an einem Wochentage, oder je eine sechsstündige, von der Nachtruhe unabhängige Ruhezeit an zwei Tagen der Woche zu gewähren.

§ 13.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, bei einzelnen Kategorieen von Regiebauten und Hilfsanstalten, bei denen ihrer Natur nach eine Unterbrechung oder ein Aufschub der betreffenden Arbeit untunlich oder bei denen der Betrieb oder die Arbeitsleistung an Sonntagen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrs oder aus anderen öffentlichen Rücksichten erforderlich ist, die Arbeit auch an Sonntagen im Verordnungswege zu gestatten.

Die Sonntagsarbeit, welche bei den im ununterbrochenen Betriebe stehenden ilfsanstalten gestattet wird, ist immer auf die mit dem eigentlichen ununter-

Digitized by Google

brocheuen Betriebe unmittelbar zusammenhängenden und bei den Regiebauten, sowie den übrigen unter die Ausnahme dieses Paragraphen fallenden Hilfsanstalten immer auf die in der Verordnung ausdrücklich gestatteten Arbeitsleistungen zu beschränken, wogegen alle anderen Arbeiten zu ruhen haben.

Die Regelung der an Sonntagen bei diesen Regiebauten oder Hilfsanstalten gestatteten Arbeiten und die Feststellung der Bedingungen, unter welchen sie gestattet sind, erfolgt für alle Regiebauten und Hilfsanstalten derselben Art gleichmäßig und unter Berücksichtigung der im § 12 hinsichtlich des Ersatzruhetages getroffenen Anordnungen.

Die betreffenden Bestimmungen sind in die Arbeitsordnung aufzunehmen, beziehungsweise in den Arbeitsstätten in den Arbeitern verständlicher Weise an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle anzuschlagen und stets in lesbarem Zustande zu erhalten.

§ 14.

An hohen, im Verordnungswege nach den einzelnen Konfessionen zu bezeichnenden Feiertagen ist den Arbeitern mit Berücksichtigung der betreffenden Konfession die zum Besuche des Vormittagsgottesdienstes nötige Zeit einzuräumen.

Gewerbliche Fortbildungsschulen.

§ 15.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, den Arbeitern bis zum vollendeten 18. Lebensjahr zum Besuche der am Beschäftigungsorte bestehenden allgemeinen gewerblichen Fortbildungsschulen (beziehungsweise Vorbereitungskurse), sowie der fachlichen Fortbildungsschulen die erforderliche Zeit einzuräumen.

Pflichten der Arbeiter.

§ 16.

Die Arbeiter sind verpflichtet, den in dienstlichen Angelegenheiten ergehenden Weisungen der von der Bahnverwaltung bestellten Vorgesetzten Folge zu leisten, sich anständig zu betragen, die bedungene Arbeitszeit einzuhalten, die ihnen anvertrauten Verrichtungen und Arbeiten nach besten Kräften zu besorgen, über die Betriebsverhältnisse Verschwiegenheit zu beobachten, sich gegen die übrigen Arbeiter verträglich zu benehmen und die Lehrlinge gut zu behandeln.

Insbesondere haben die Arbeiter die Vorschriften zur Verhütung von Unfällen und zum Schutze der Arbeiter zu beachten und die vorhandenen Schutzvorrichtungen jederzeit anzuwenden.

Zur Leistung von Verrichtungen, welche anderen als den Zwecken der Bahnanstalt dienen sollen, kann der Arbeiter nicht verpflichtet werden.

Entlohnung und Kündigung.

§ 17.

Wenn über die Zeit der Entlohnung des Arbeiters und über die Kündigungsfrist nichts anderes vereinbart ist, wird die Bedingung wöchentlicher Entlohnung und eine für beide Teile geltende vierzehntägige Kündigungsfrist vorausgesetzt.

Insoferne eine andere Kündigungsfrist vereinbart wird, muß dieselbe für beide Teile gleich sein, widrigenfalls die Vereinbarung als nichtig anzusehen ist.

Digitized by Google

Mit Ausnahme der in den §§ 37 und 38 vorgesehenen Fälle darf das Arbeitsverhältnis bei Arbeitern, welche nach dem Stücke entlohnt werden oder im Akkord arbeiten, weder seitens der Bahnverwaltung, noch seitens des Arbeiters vor Fertigstellung der bedungenen Arbeit beendigt werden.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, Maximaltermine für die Lohnzahlung im Verordnungswege festzustellen.

Lohnzahlungen.

§ 18.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, die Löhne der Arbeiter in barem Gelde auszubezahlen und dürfen insbesondere nicht an Stelle des Lohnes oder eines Teilbetrages desselben Anweisungen (Blechmarken, Konsummarken, Bons und dgl.) für den Warenbezug aus bestimmten Geschäften oder Magazinen verabfolgen.

Sie sind jedoch berechtigt, denjenigen Arbeitern, welche ihre Zustimmung hierzu erteilt haben, gegen ein im voraus bedungenes, einen Gewinn ausschließendes Entgelt Wohnung, Beleuchtungs- und Beheizungsmaterial für häusliche Zwecke, die Benützung von Grundstücken zuzuwenden und sei es selbst, sei es im Wege der auf Bahnbedienstete beschränkten Lebensmittelmagazine, die für den eigenen Hausbedarf notwendigen Lebensmittel zu liefern und diese Zuwendungen und Lieferungen bei der Lohnzahlung in Anrechnung zu bringen.

Der Tarif, auf Grund dessen diese Lohnabzüge erfolgen, ist in der Arbeitsstätte an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle anzuschlagen und stets im lesbaren Zustande zu erhalten. Diese Tarife sind weiter periodisch einer Revision durch die Aufsichtsbehörde zu unterziehen und von letzterer erforderlichenfalls zu regeln.

Andere, als die oben bezeichneten Gegenstände oder Waren, insbesondere geistige Getränke, dürfen den Arbeitern auf Rechnung des Lohnes nicht verabfolgt werden.

Ferner darf nicht vereinbart werden, daß die Arbeiter Gegenstände ihres Bedarfes aus bestimmten Verkaufsstätten beziehen müssen; auch darf die Erteilung von Lohnabschlagszahlungen (Lohnvorschüssen) nicht an diese Bedingung geknüpft werden.

§ 19.

Von den Verdienstbeträgen der Arbeiter dürfen weiter noch für folgende Zwecke Abzüge gemacht werden:

a) zur Abstattung von Lohnvorschüssen;
b) Beiträge für die Krankenkasse;
c) Beiträge für das Provisions- oder Altersversorgungsinstitut;
d) Konventionalgeldstrafen (§ 36);
e) für jene bei Regiebauten den Arbeitern bahnseits beigestellten Arbeitsmittel, deren Abgang nach Vollendung der Arbeit seitens der Arbeiter nicht glaubwürdig gerechtfertigt werden kann.

§ 20.

Die Verdienstbeträge der Arbeiter, die nicht als dauernd im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. No. 68, angestellt anzusehen sind, dürfen mit Sicherstellungs- oder Exekutionsverfügungen nicht früher getroffen werden,

Digitized by Google

als erstens die Arbeiten oder Dienste geleistet sind und zweitens der Tag abgelaufen ist, an dem der Lohn gemäß § 17 oder einer nach § 17 zulässigen besonderen Vereinbarung auszufolgen war (§ 3 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. No. 68).

Eine Ausnahme findet nur statt für die Sicherstellung oder Einbringung a) der Steuern und öffentlichen Abgaben mit Inbegriff der zu Zwecken der öffentlichen Verwaltung ausgeschriebenen Zuschläge und der Vermögensübertragungsgebühren, b) der auf dem Gesetze beruhenden Ansprüche auf Leistung des Unterhaltes (§ 7 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. No. 68). Auch in diesen Fällen muß jedoch dem Verpflichteten die Hälfte seines Verdienstbetrages freibleiben (Artikel IX, Ziff. 10 des Einführungsgesetzes zur Exekutionsordnung vom 27. Mai 1896, R.-G.-Bl. No. 78).

§ 21.

Außer den in den vorstehenden Paragraphen oder in anderen besonderen gesetzlichen Bestimmungen bezeichneten Fällen ist die Lohnzurückhaltung, sowie die Hereinbringung oder Sicherstellung von Forderungen jeder Art, dieselben mögen von wem immer erhoben werden, durch Anrechnung bei der Lohnzahlung oder durch Abzug vom Lohne unstatthaft. Insbesondere gilt dies von Ersatzforderungen der Bahnverwaltung für Beschädigung an den Arbeitsstätten, Maschinen und Werksvorrichtungen u. dgl., für welche Ersatzforderungen übrigens auch die Sicherstellung durch eine Kaution nicht bedungen werden darf.

§ 22.

Vertragsbestimmungen und Verabredungen, welche den Anordnungen der §§ 18 bis 21 zuwiderlaufen, sind nichtig.

§ 23.

Arbeiter, deren Lohnanspruch entgegen den Vorschriften der §§ 18 bis 21 anders als durch Barzahlung berichtigt wurde, können jederzeit die Bezahlung ihrer Forderung in barem Gelde verlangen, ohne daß ihnen eine Einrede aus dem an Zahlungsstatt Gegebenen entgegengesetzt werden kann.

§ 24.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, den Arbeitern den für die zu leistende Arbeit bestimmten Lohnsatz vor Antritt der Arbeit bekannt zu geben und die ins Verdienen gebrachten Löhne an dem durch Gesetz oder Verordnung bestimmten oder im vorhinein vereinbarten Zahlungstermine auszuzahlen.

Wird das Arbeitsverhältnis vor Ablauf des Zahlungstermines gelöst, so hat die Zahlung des ins Verdienen gebrachten Lohnes an demselben Tage stattzufinden, an welchem die Auflösung des Arbeitsverhältnisses erfolgt.

§ 25.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, Lohnlisten zu führen, in welchen Vor- und Zunahme jedes Arbeiters, das Datum der Auszahlung des Lohnes, der bedungene Lohnsatz, die bedungenen Prämien und Naturalbezüge, der ins Verdienen gebrachte Lohn und speziell die für Überstunden geleistete Entlohnung, sowie die sämtlichen für Krankenversicherung, Barvorschüsse, Konventional-

Digitized by Google

geldstrafen, Wohnung, Lebensmittel u. s. w. gemachten Abzüge ersichtlich zu machen sind.

Die Aufsichtsbehörde ist ermächtigt, unter Rücksichtnahme auf die vorhandenen Bedürfnisse Normalvorschriften für die Abfassung der Lohnlisten zu erlassen.

Die Lohnlisten sind am Orte ihrer Aufbewahrung den behördlichen Organen auf Verlangen vorzulegen und mindestens während der Dauer von fünf Jahren nach der letzten Eintragung aufzubewahren.

Arbeitsbücher.

§ 26.

Jeder Arbeiter (§ 3) muß mit einem Arbeitsbuche versehen sein und darf ohne solches nicht in Verwendung genommen werden.

Jedoch ist der Eisenbahnminister ermächtigt, bei dringenden oder nur kurze Zeit beanspruchenden Regiebauten Ausnahmen von dieser Bestimmung zu gestatten.

§ 27.

Bezüglich dieser Arbeitsbücher gelten dieselben Bestimmungen, welche jeweilig für die Arbeitsbücher der gewerblichen Hilfsarbeiter im allgemeinen, für die Ausstellung derselben, sowie für die Ausfüllung der Rubriken in Anwendung sind.

Zeugnisse.

§ 28.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, dem Arbeiter auf Verlangen beim ordnungsmäßigen Austritte aus dem Arbeitsverhältnisse über die Art und Dauer seiner Beschäftigung ein Zeugnis auszustellen, welches auf Wunsch des Arbeiters auch auf seine Leistungen und auf sein sonstiges Verhalten auszudehnen ist. Die aus der Stempelpflicht des Zeugnisses hervorgehenden Kosten fallen dem Arbeitgeber zur Last.

Die Zeugnisse dürfen nicht mit Merkmalen versehen sein, welche den Arbeiter in einer im Zeugnisse nicht zum Ausdrucke kommenden Weise zu kennzeichnen bezwecken.

Über Ansuchen des Arbeiters hat die Gemeindebehörde das Zeugnis kosten- und stempelfrei zu beglaubigen.

Bahnverwaltungen, welche die Ausstellung des Zeugnisses verweigern, dem Arbeiter ein wahrheitswidriges Zeugnis wissentlich erteilen oder dasselbe mit Merkmalen der in Absatz 2 verbotenen Art versehen, haften für den hieraus entspringenden Nachteil.

Bezüglich der Lehrlinge enthält § 52 weitere Vorschriften.

Arbeiterverzeichnisse.

§ 29.

Bei allen Regiebauten und Hilfsanstalten ist über die bei denselben verwendeten Arbeiter von der Bahnverwaltung ein Verzeichnis in Buchform mit Angabe des Vor- und Zunamens, des Alters, der Heimatsgemeinde, der Gemeinde, welche das Arbeitsbuch ausgestellt hat, des Eintrittes in den Dienst der Bahn-

Digitized by Google

unternehmung, des Namens des Arbeitgebers, bei dem der Arbeiter zuletzt in Arbeit stand, der Verwendungsart, der Krankenkasse, welcher der Arbeiter angehört, und des Austrittes aus dem Dienst der Bahnunternehmung zu führen.

Diese Verzeichnisse sind am Orte ihrer Aufbewahrung den behördlichen Organen auf Verlangen vorzuweisen und mindestens während der Dauer von fünf Jahren nach der letzten Eintragung aufzubewahren.

Die polizeilichen Meldungsvorschriften bleiben durch dieses Gesetz unberührt.

Arbeitsordnungen.

§ 30.

Für die Regiebauten, sowie für jede Hilfsanstalt sind von der Bahnverwaltung Arbeitsordnungen aufzustellen, welche nebst der Angabe des Zeitpunktes, wann deren Wirksamkeit beginnt, insbesondere folgende Bestimmungen zu enthalten haben:

a) über die verschiedenen Arbeiterkategorieen, sowie über die Art der Verwendung von jugendlichen Arbeitern und Frauenspersonen;
b) über die Art und Weise, wie die jugendlichen Arbeiter den vorgeschriebenen Schulunterricht genießen;
c) über die Arbeitstage, die Sonntagsarbeit und den Ersatzruhetag, über Beginn und Ende der Arbeitszeit und der Arbeitspausen, sowie über den Schichtwechsel;
d) über die Befugnisse und Obliegenheiten des Aufsichtspersonales;
e) über die Behandlung der Arbeiter im Falle der Erkrankung oder Verunglückung;
f) über den Zeitpunkt der Abrechnung, dann über den Zeitpunkt, die Art und den Ort der Auszahlung der Arbeitslöhne;
g) über Konventionalgeldstrafen, welche bei Übertretung der Arbeitsordnung eintreten, sowie über deren Höhe, die Art ihrer Festsetzung, Einhebung und Verwendung;
h) über die Lohnabzüge;
i) über die Kündigungsfrist, die Auflösung des Arbeitsverhältnisses und den vorzeitigen Austritt des Arbeiters, sowie über die sich hieraus ergebenden Rechtsfolgen.

§ 31.

Längstens drei Monate nach der Kundmachung dieses Gesetzes (§ 65) müssen für sämtliche Regiebauten und Hilfsanstalten diesem Gesetze entsprechende Arbeitsordnungen erstellt und der Aufsichtsbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt sein.

Für Regiebauten und Hilfsanstalten neuer Bahnunternehmungen, sowie für neue Regiebauten und Hilfsanstalten bestehender Eisenbahnen ist, soferne auf dieselben nicht eine allgemein genehmigte Arbeitsordnung Anwendung findet, die Arbeitsordnung spätestens 14 Tage vor Beginn der Arbeit der Aufsichtsbehörde vorzulegen.

Die gleiche Vorlageverpflichtung tritt in allen jenen Fällen ein, wo eine Abänderung einer Arbeitsordnung in Aussicht genommen ist. Im Falle unwesentlicher Abänderungen genügt es, wenn die Änderung der Arbeitsordnung nach

Digitized by Google

träglich, längstens aber binnen acht Tagen nach ihrer Durchführung der Aufsichtsbehörde zur Kenntniss gebracht wird.

§ 32.

Vor der Vorlage der Arbeitsordnung an die Aufsichtsbehörde ist den in der Hilfsanstalt beschäftigten großjährigen Arbeitern Gelegenheit zu geben, sich über den Inhalt derselben zu äußern.

Der hierbei einzuhaltende Vorgang ist in der Durchführungsverordnung zu regeln.

§ 33.

Die Aufsichtsbehörde hat zu prüfen, ob die Arbeitsordnung den gesetzlichen Bestimmungen entspricht und ob dieselbe auch den vorhandenen besonderen Verhältnissen gebührend Rechnung trägt.

Von dem Ergebnisse der Prüfung ist die Bahnverwaltung zu verständigen und im Falle die vorgelegte Arbeitsordnung bestätigt wird, ist die Bahnverwaltung aufzufordern, behufs Beisetzung des behördlichen Visums die inhaltlich genehmigte Arbeitsordnung in zwei ordnungsgemäß gefertigten Exemplaren der Aufsichtsbehörde neuerdings vorzulegen. Eines dieser Exemplare bleibt in Verwahrung dieser Behörde, das zweite wird an die Bahnverwaltung geleitet.

§ 34.

Ein Exemplar der behördlich genehmigten Arbeitsordnung, einschließlich der Nachträge, muss für neue Regiebauten noch vor Beginn der Arbeit, sonst aber unverzüglich nach Zustellung der Vidierung durch die Aufsichtsbehörde an jeder Arbeitsstätte, beziehungsweise in jedem Arbeitsraume, in den Arbeitern verständlichen Sprachen, an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle angeschlagen werden, und müssen diese Anschläge stets in lesbarem Zustande erhalten werden.

Hinsichtlich des nicht bloß in einer Wiedergabe gesetzlicher oder sonst giltiger Vorschriften bestehenden Inhaltes treten die Arbeitsordnungen, die für neue Regiebauten oder Hilfsanstalten erlassen werden, mit Beginn der Arbeit, andere sowie Nachträge zu Arbeitsordnungen frühestens vierzehn Tage nach dem Anschlage in Kraft.

Die Bahnverwaltungen haben die Verpflichtung, sofort nach dem Anschlage sämtlichen Arbeitern und den später aufgenommenen Arbeitern bei ihrem Eintritte je ein Exemplar der giltigen Arbeitsordnung in einer den Arbeitern verständlichen Landessprache einzuhändigen.

Der Arbeiter hat den Empfang schriftlich zu bestätigen. Durch die schriftliche Bestätigung des Empfanges werden die Bestimmungen der Arbeitsordnung bei den neu aufgenommenen Arbeitern sofort, bei den früher aufgenommenen Arbeitern nach Ablauf der Kündigungsfrist, jedoch nicht vor Ablauf der im Absatz 2 bezeichneten Frist zum Bestandteil des Arbeitsvertrages. Neueintretende Arbeiter sind jedoch berechtigt, binnen 24 Stunden nach der schriftlichen Bestätigung des Empfanges der Arbeitsordnung ohne Kündigung vom Arbeitsvertrage zurückzutreten.

§ 35.

Die Eingaben, mit welchen die Arbeitsordnungen der Aufsichtsbehörde vorgelegt werden, und die diesen Eingaben beigelegten Arbeitsordnungen sind stempelfrei.

Digitized by Google

Konventionalgeldstrafen.

§ 36.

Die Konventionalgeldstrafen, welchen die Arbeiter bei Übertretung der Arbeitsordnung unterworfen wurden, sowie der Anlaß, aus welchem, und der Tag, an welchem die Strafe verhängt worden ist, endlich die Verwendung der Strafgelder sind in ein Verzeichnis einzutragen, dessen Einsichtnahme den Organen der Aufsichtsbehörde und den Arbeitern offen steht.

Die verhängten Geldstrafen dürfen im allgemeinen innerhalb des Zeitraumes einer Woche die Höhe eines halben Tagesverdienstes nicht überschreiten. Nur in Fällen besonders strafbaren Leichtsinnes, wie bei vorschriftswidrigem Gebahren mit Sprengmitteln, sowie bei Vernachlässigung der Pflichten als Wärter von Dampfkesseln, Dampfmaschinen, Dynamomaschinen, sowie von Vorrichtungen, bei welchen durch ein Versagen oder durch einen Mangel in der Funktionierung Menschenleben gefährdet sind, können auch höhere Geldstrafen verhängt werden.

Alle diese Strafgelder müssen solchen im Verordnungswege zu bezeichnenden Einrichtungen zugewendet werden, welche zum Besten der Arbeiter dienen.

Das Beschwerderecht gegen die Verhängung einer Geldstrafe muß dem Arbeiter innerhalb des Instanzenzuges der Bahnverwaltung gewahrt sein.

Auflösung des Arbeitsverhältnisses.

§ 37.

Vor Ablauf der ausdrücklich oder stillschweigend bedungenen Dauer des Arbeitsverhältnisses kann ein Arbeiter ohne Kündigung nur in folgenden Fällen sofort entlassen werden, wenn er:

a) bei Abschluß des Arbeitsvertrages die Bahnverwaltung durch Vorzeigung eines falschen oder verfälschten Arbeitsbuches oder Zeugnisses hintergangen oder über das Bestehen eines anderen, den Arbeiter gleichzeitig verpflichtenden Arbeitsverhältnisses in einen Irrtum versetzt hat;

b) im Verlaufe der ersten Woche nach Aufnahme in die Arbeit zu der mit ihm vereinbarten Arbeit unfähig befunden wird;

c) der Trunksucht verfällt und wiederholt fruchtlos verwarnt wurde;

d) sich eines Diebstahls, einer Veruntreuung, einer Teilnehmung an diesen strafbaren Handlungen oder eines Betruges schuldig macht;

e) die ihm nach dem Arbeitsvertrage obliegende Arbeit unbefugt verlassen hat oder ohne gerechtfertigte Entschuldigung zu dieser Arbeit nicht erschienen ist oder beharrlich seine Pflichten (§ 16) vernachlässigt;

f) die übrigen Arbeiter oder Angestellten zum Ungehorsam im Dienste, zu unordentlichem Lebenswandel, oder zu unsittlichen oder gesetzwidrigen Handlungen verleitet oder zu verleiten sucht;

g) sich einer groben Ehrenbeleidigung, Körperverletzung oder gefährlichen Drohung gegen die Vorgesetzten oder gegen die übrigen Arbeiter schuldig macht;

h) sich einer vorsätzlichen Sachbeschädigung von erheblicher Bedeutung zum Nachteile des Arbeitgebers schuldig macht.

Die vorzeitige Entlassung ist nicht mehr zulässig, wenn der Entlassungsgrund der Bahnverwaltung länger als eine Woche bekannt ist.

Digitized by Google

§ 38.

Vor Ablauf der ausdrücklich oder stillschweigend bedungenen Dauer des Arbeitsverhältnisses kann ein Arbeiter ohne Kündigung die Arbeit nur in folgenden Fällen sofort verlassen:

a) wenn er ohne erweislichen Schaden für seine Gesundheit die Arbeit nicht fortsetzen kann;

b) wenn ein Vorgesetzter sich einer groben Ehrenbeleidigung, Körperverletzung oder gefährlichen Drohung gegen den Arbeiter oder dessen Angehörige schuldig macht, oder

c) den Arbeiter oder dessen Angehörige zu unordentlichem Lebenswandel, oder zu gesetzwidrigen Handlungen verleitet oder zu verleiten sucht, oder sich eine Verletzung der Sittlichkeit gegen den Arbeiter oder dessen Angehörige zu schulden kommen lässt;

d) wenn seitens der Bahnverwaltung dem Arbeiter die bedungenen Bezüge ungebührlich vorenthalten oder unbefugterweise gekürzt, oder wenn andere wesentliche Vertragsbestimmungen verletzt werden; als eine solche Verletzung wesentlicher Vertragsbestimmungen ist auch anzusehen, wenn die Kürzung der Arbeitszeit bahnseitig zum Anlasse der Schmälerung des Verdienstes genommen wird.

In den unter b) und c) erwähnten Fällen ist der vorzeitige Austritt aus der Arbeit nicht mehr zulässig, wenn die betreffende Tatsache dem Arbeiter länger als eine Woche bekannt ist.

§ 39.

Wenn die Bahnverwaltung ohne einen gesetzlich zulässigen Grund (§ 37) einen Arbeiter vorzeitig entläßt oder durch Verschulden von ihrer Seite oder von seite ihrer Aufsichtsorgane dem Arbeiter Grund zur vorzeitigen Auflösung des Arbeitsverhältnisses gibt (§ 38), so ist dieselbe verpflichtet, dem Arbeiter den Lohn und die sonst vereinbarten Genüsse für die ganze Kündigungsfrist, oder im Falle der bereits erfolgten Kündigung, für den noch übrigen Teil der Kündigungsfrist zu vergüten.

§ 40.

Arbeiter, welche in den im § 37 vorgesehenen Fällen vorzeitig entlassen werden, haben Anspruch auf den Lohn und die sonst vereinbarten Genüsse nur bis zum Tage der Entlassung.

§ 41.

Wenn infolge einer wenn auch vorübergehenden Einstellung des Betriebes einer Hilfsanstalt, sei es durch Verschulden der Bahnverwaltung oder eines diese treffenden Zufalles, eine vorzeitige Auflösung des Arbeitsverhältnisses sich als notwendig erweist, ist die Bahnverwaltung verpflichtet, dem Arbeiter den Lohn und die sonst vereinbarten Genüsse für die ganze Kündigungsfrist oder im Falle der bereits erfolgten Kündigung für den noch übrigen Teil der Kündigungsfrist zu vergüten.

§ 42.

Vereinbarungen, welche den Vorschriften der §§ 37 bis 41 zuwiderlaufen, sind nichtig.

Digitized by Google

Vorzeitiger Austritt.

§ 43.

Wenn ein Arbeiter ohne gesetzlich zulässigen Grund (§ 38) vorzeitig aus der Arbeit tritt, so ist die Bahnverwaltung berechtigt, falls der Arbeiter ihrer, innerhalb der Kündigungsfrist, längstens aber innerhalb einer Frist von acht Tagen erfolgten Aufforderung zur Rückkehr in die Arbeit für die noch fehlende Zeit binnen drei Tagen nicht Folge leistet, von demselben für jeden Arbeitstag der nicht eingehaltenen Kündigungsfrist, höchstens aber für 14 Tage, einen Ersatz im Betrage des täglichen Durchschnittslohnes zu begehren.

§ 44.

Eine Bahnverwaltung, die einen Arbeiter in Verwendung nimmt, obwohl ihr bei Aufnahme des letzteren bekannt war, daß sein Arbeitsverhältnis mit seinem letzten Arbeitgeber noch zu Recht besteht und von ihm nicht rechtmäßig gelöst wurde, oder welche einen solchen Arbeiter in der Arbeit behält, nachdem ihr dieser Tatbestand bekannt geworden ist, haftet dem früheren Arbeitgeber für den durch den eigenmächtigen Austritt des Arbeiters erwachsenen Schaden.

Dem früheren Arbeitgeber steht auch das Recht zu, innerhalb der Kündigungsfrist, längstens aber innerhalb einer Frist von acht Tagen den Wiedereintritt des eigenmächtig ausgetretenen Arbeiters für die noch fehlende Zeit zu fordern.

Streitigkeiten aus dem Arbeits-, Lehr- und Lohnverhältnisse.

§ 45.

Inwieferne aus dem Arbeits-, Lehr- und Lohnverhältnisse entspringende Rechtsstreitigkeiten zwischen den Bahnverwaltungen und den in ihren Hilfsanstalten oder bei Regiebauten verwendeten Arbeitern, sowie zwischen diesen Arbeitern untereinander zur Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehören, wird durch die hierfür bestehenden besonderen Vorschriften bestimmt.

Insoweit die Zuständigkeit eines Gewerbegerichtes nicht eintritt, gehören derlei Streitigkeiten ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes zur sachlichen Zuständigkeit der Bezirksgerichte.

II. Jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen.

§ 46.

Unter jugendlichen Arbeitern werden in diesem Gesetze Arbeiter bis zum vollendeten 16. Lebensjahre verstanden.

Beschränkungen in der Verwendung von jugendlichen Arbeitern und Frauenspersonen.

§ 47.

Kinder vor dem vollendeten 14. Lebensjahre und jugendliche Frauenspersonen (§ 46) dürfen bei den Regiebauten der Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben nicht verwendet werden. Männliche jugendliche Arbeiter zwischen dem vollendeten 14. und dem vollendeten 16. Jahre dürfen nur in den Werkstätten als Lehrlinge und ferner bei den Regiebauten zu leichteren Arbeiten, welche der

Digitized by Google

Gesundheit dieser Arbeiter nicht nachteilig sind und deren körperliche Entwicklung nicht hindern, beschäftigt werden.

Frauenspersonen nach vollendetem 16. Lebensjahre dürfen bei den Regiebauten nur zu leichteren Arbeiten verwendet werden.

Inwieferne Frauenspersonen in den Hilfsanstalten verwendet werden können, bestimmt der Eisenbahnminister im Verordnungswege.

Jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen dürfen weder bei Nachtarbeit, das ist in den Stunden zwischen 8 Uhr abends und 6 Uhr morgens, noch auch bei Überstundenarbeit beschäftigt werden. Wöchnerinnen dürfen erst nach Verlauf von vier Wochen nach ihrer Niederkunft zur Arbeit zugelassen werden.

Evidenzhaltung jugendlicher Hilfsarbeiter.

§ 48.

Über die in Hilfsanstalten und bei Regiebauten beschäftigten jugendlichen Arbeiter ist ein Verzeichnis zu führen, welches Namen, Geburtsdatum, Wohnort dieser Arbeiter und den Namen, sowie den Wohnort ihrer Eltern, beziehungsweise Vormünder, dann die Ein- und Austrittszeit zu enthalten hat.

Dies Verzeichnis ist den behördlichen Organen auf Verlangen vorzulegen.

Dasselbe kann mit dem nach § 29 zu führenden Arbeiterverzeichnisse vereinigt werden, sofern das letztere die oben angeführten Rubriken enthält.

III. Lehrlinge.

§ 49.

Als Lehrling wird angesehen, wer bei Werkstätten von Eisenbahnen zur praktischen Erlernung einer der darin betriebenen Beschäftigungen in Verwendung tritt, ohne Unterschied, ob für die Arbeit Lohn gezahlt wird oder nicht.

Lehrlinge dürfen nur für die Werkstätten aufgenommen werden.

§ 50.

Als Lehrherr ist die Bahnunternehmung und in deren Stellvertretung der Werkstättenleiter anzusehen.

§ 51.

Rücksichtlich der Aufnahme der Lehrlinge, der Lehr- und Probezeit, der Pflichten des Lehrlings und des Lehrherrn, der vorzeitigen Auflösung des Lehrverhältnisses, der Kündigung, sowie des Erlöschens des Lehrvertrages haben die jeweilig in Geltung stehenden Bestimmungen der Gewerbeordnung mit Ausnahme der Vorschriften über die Handhabung der Aufsicht, die nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes zu führen ist, sinngemäße Anwendung zu finden.

Lehrzeugnisse.

§ 52.

Bei Auflösung des Lehrverhältnisses hat die Bahnverwaltung dem Lehrlinge über die zugebrachte Lehrzeit, sein Betragen während derselben und die gewonnene Ausbildung in seiner handwerksmäßigen Beschäftigung ein Zeugnis auszustellen.

Der wesentliche Inhalt dieses Zeugnisses ist in das Arbeitsbuch einzutragen und von der Ortspolizeibehörde kosten- und stempelfrei zu beglaubigen.

Digitized by Google

IV. Übertretungen und Strafen.

§ 53.

Bei Übertretungen der durch dieses Gesetz für die Bahnverwaltungen getroffenen Vorschriften ist die Strafe über jene Personen zu verhängen, welche für die Einhaltung der betreffenden Vorschriften nach Maßgabe der Tatumstände verantwortlich erscheinen (§ 4).

§ 54.

Wer den Vorschriften des § 5 zuwiderhandelt, wird, soferne nicht eine den Gerichten zugewiesene strafbare Handlung vorliegt, wegen Übertretung dieses Gesetzes bestraft, wenn die Handlung oder Unterlassung einer auf Grund dieser Gesetzesbestimmungen erlassenen Anordnung zuwiderläuft, oder wenn der Täter auch ohne besondere Anordnung einzusehen vermochte, daß seine Handlung oder Unterlassung geeignet war, das Leben oder die Gesundheit von Menschen zu gefährden.

§ 55.

Wer den Vorschriften der §§ 6 bis 9, 11 bis 15, 18, 24 bis 26, 29 bis 31, 34, 36, 47 und 48 oder den Vorschriften der auf Grund dieser Bestimmungen erlassenen Verordnungen oder Anordnungen, sowie den gemäß der §§ 27 und 51 Anwendung findenden Bestimmungen der Gewerbeordnung zuwiderhandelt, wird, soferne nicht eine den Gerichten zugewiesene strafbare Handlung vorliegt, wegen Übertretung dieses Gesetzes bestraft.

§ 56.

Die in den §§ 54 und 55 bezeichneten Übertretungen werden von der Aufsichtsbehörde unbeschadet einer eventuellen disziplinaren Behandlung bestraft:

a) mit Verweisen;

b) mit Geldstrafen bis zum Betrage eines Monatsgehaltes, beziehungsweise Monatsverdienstes.

§ 57.

Bei Bemessung der Strafen ist auf die Erschwerungs- und Milderungsumstände, sowie auf die Größe des mit der Übertretung beabsichtigten Vorteiles oder des zugefügten Nachteiles Rücksicht zu nehmen.

§ 58.

Durch die Verjährung erlischt die Strafbarkeit jener Übertretungen dieses Gesetzes, welche nicht nach dem allgemeinen Strafgesetze zu behandeln sind, wenn der Täter binnen sechs Monaten, vom Tage der begangenen Übertretung, nicht in Untersuchung gezogen worden ist.

V. Behörden und Verfahren.

Aufsichtsbehörde.

§ 59.

Die Überwachung der Durchführung der Bestimmungen dieses Gesetzes obliegt der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, den zur Durchführung dieses Gesetzes berufenen Organen der Aufsichtsbehörde sämtliche von denselben für

Digitized by Google

notwendig erachtete Aufklärungen zu geben und den Anordnungen dieser Behörde auf das genaueste nachzukommen.

Den Organen der Aufsichtsbehörde ist der Eintritt in sämtliche Arbeitsräume und zu passender Zeit auch in die von den Bahnverwaltungen beigestellten Arbeiterwohnungen gestattet.

Ordnungsstrafen.

§ 60.

Unbeschadet der der Staatsverwaltung sonst auf Grund der bestehenden Gesetze und der einzelnen Konzessionen zustehenden Rechte und Befugnisse kann die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde eine Bahnunternehmung zur Durchführung dieses Gesetzes und der auf Grund desselben erlassenen Verordnungen und Anordnungen durch Ordnungsstrafen bis zur Höhe von 5000 Kr. verhalten. Die Ordnungsstrafe darf nur nach vorausgegangener Androhung verhängt, kann jedoch nach Erfordernis wiederholt werden.

Rekurse.

§ 61.

Gegen alle von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes getroffenen Verfügungen und Erkenntnisse ist der Rekurs an das Eisenbahnministerium zulässig.

§ 62.

Der Rekurs ist binnen 14 Tagen nach der Zustellung bei der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen einzubringen. Rekurse gegen Straferkenntnisse der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen haben aufschiebende Wirkung.

Strafmilderung und Nachsicht.

§ 63.

Dem Eisenbahnministerium steht das Recht zu, aus rücksichtswürdigen Gründen Strafen zu mildern und nachzusehen.

Einbringung und Verwendung der Geldstrafen.

§ 64.

Die Einbringung der Strafgelder kann im Wege der gerichtlichen Exekution erfolgen.

Alle Strafgelder sind solchen im Verordnungswege zu bezeichnenden Einrichtungen zuzuwenden, die zum Besten der Arbeiter dienen.

VI. Schlußbestimmungen.

§ 65.

Dieses Gesetz tritt hinsichtlich der Bestimmung des § 31, Absatz 1, mit dem Tage der Kundmachung und in seinem übrigen Inhalte sechs Monate nach seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

§ 66.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Eisenbahnminister betraut.

Digitized by Google

Italien. Königliche Verordnung vom 2. August 1902, betr. die Genehmigung der Statuten der Eisenbahnpensionskassen und Eisenbahnunterstützungsgenossenschaften.

(Veröffentlicht in der Gazzetta Ufficiale No. 232 vom 6. Oktober 1902.)

Die Statuten der Pensionskassen und der auf gegenseitige Unterstützung gegründeten Beamtengenossenschaften werden für die Adriatische, die Mittelmeer- und die Sizilische Bahn genehmigt. Den Vorständen wird auferlegt, den Ministern für Landwirtschaft, Industrie und Handel und für öffentliche Arbeiten jährlich über den Stand der Finanzen und die Leistungen der Kassen und Genossenschaften zu berichten. Diese beiden Minister und der Finanzminister haben je einen Vertreter in die Verwaltung zu entsenden; diese Vertreter nehmen an allen Sitzungen des Vorstandes mit beratender Stimme teil und haben das Recht, die Ausführung von Beschlüssen zu beanstanden, worauf der Landwirtschaftsminister im Einvernehmen mit den beiden andern Ministern über die Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit des Beschlusses zu entscheiden hat.

Rußland. Kaiserlicher Erlaß vom 10./22. Juni 1902, betr. die Bewaffnung der Beamten der Sibirischen, der Transbaikal- und der Transkaukasischen Eisenbahn.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom $\frac{\text{28. Septemb.}}{\text{10. Oktober}}$ 1902.)

Die Bestimmungen, die für die Ausrüstung des Bahnbewachungspersonals der Mittelasiatischen (früheren transkaspischen) Eisenbahn mit Schußwaffen und über den Gebrauch dieser Waffen erlassen sind (vgl. Archiv 1899 S. 1390), erhalten auch Gültigkeit für die vorgenannten Eisenbahnen. Dem Minister der Verkehrsanstalten bleibt überlassen zu bestimmen, welche Beamtenklassen mit Schußwaffen auszurüsten sind.

Digitized by Google

Bücherschau.

Besprechungen.

Eger, Georg, Dr. jur., Regierungsrat. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum, vom 11. Juni 1874. Erläutert usw. Zweite Auflage. Zweiter Band. Breslau. J. U. Kerns Verlag (Max Müller). 1902.[1])

Der jetzt vorliegende zweite Band der zweiten Auflage behandelt in der Hauptsache das Enteignungsverfahren. Auch dieser leidet an großer Breite und Weitschweifigkeit, sowie an einem empfindlichen Mangel an Übersichtlichkeit, der zum Teil durch häufige wörtliche Wiederholungen der nämlichen Ausführungen an verschiedenen Stellen, zum Teil auch wohl durch seinen Umfang verursacht wird. Zu den einzelnen Paragraphen ist ein großer Teil der Gesetzesmaterialien wiedergegeben und auf viele Entscheidungen der Gerichte und zuständigen Verwaltungsbehörden verwiesen. Letzteres ist leider wieder ohne Angabe der Quellen insbesondere für die Rekursbescheide geschehen, die im Archiv für Eisenbahnwesen abgedruckt sind. Es wird dadurch denjenigen Behörden, denen das Archiv zugänglich ist, das Nachschlagen und Nachlesen der Rekursbescheide erschwert. Dasselbe gilt von den meist auch im Archiv abgedruckten Gerichtsentscheidungen, für die in der Regel nur eine besondere Sammlung des Verfassers angezogen wird. Andererseits sind wichtige Entscheidungen über die Handhabung des gesetzlichen Verfahrens nicht oder doch nicht genügend berücksichtigt worden.

Immerhin wird das Buch wegen der Fülle seines Materials wieder einen größeren Leserkreis finden. Um so bedauerlicher ist es daß der Verfasser sich nicht auf diesen nützlichen Stoff beschränkt, sondern damit persönliche Meinungsäußerungen verbunden hat, die nicht nur auf recht schwachen Füßen stehen und zahlreiche Unrichtigkeiten und Widersprüche enthalten, sondern auch durch Irreführung der Leser die Befriedigung des praktischen Bedürfnisses in hohem Grade zu beeinträch-

[1]) Der erste Band ist im Archiv 1902 S. 727 angezeigt.

Digitized by Google

tigen geeignet sind. Man gewinnt fast den Eindruck, als lägen die mehr theoretischen Fragen der Entschädigung usw. im ersten Bande dem Verfasser näher, als die zweckmäßige Handhabung des Enteignungsverfahrens. Gegenwärtig steht die Frage im Vordergrunde, wie dieses Verfahren im Rahmen des geltenden Gesetzes beschleunigt werden könne. Hier versagt das vorliegende Buch gänzlich. Für einen in der Praxis brauchbaren Kommentar mußte es aber die vornehmlichste Aufgabe sein, dieser Seite der Sache besondere Sorgfalt zu widmen.

Die zum Zwecke der Beschleunigung des Verfahrens ergangenen gemeinsamen Erlasse der Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten, die für alle am Verfahren beteiligten Behörden die Richtschnur bilden, erwähnt der Verfasser nur teilweise und auch nur beiläufig in der Einleitung (Seite 7 u. 8). Ein Kommentar, der Nutzen stiften will, hätte die zahlreichen Verwaltungsanordnungen bei den einzelnen Paragraphen zur Sprache bringen müssen, um immer wieder an ihre Anwendung zu erinnern. Soweit zu ersehen, findet sich nur Seite 141 ein besonderer Hinweis auf eine der Anordnungen der Zentralinstanz, freilich ohne den Beifall des Verfassers zu finden. U. a. ist bekanntlich den Behörden empfohlen worden, von der Bestimmung des § 117 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung den weitestgehenden Gebrauch zu machen, nach welcher der Vorsitzende des Bezirksausschusses namens desselben den Plan und die Entschädigung feststellen sowie die Enteignung aussprechen kann. Der Verfasser glaubt diesen für die Beschleunigung des Verfahrens wesentlichen, an vielen Stellen schon von jeher in Übung gewesenen und nunmehr allgemein angeordneten Maßnahmen widersprechen zu müssen, weil er die Erteilung derartiger Bescheide nur bei Zwischenverfügungen für zulässig hält. Die Begründung für diese Ansicht, die natürlich eine Verlangsamung des Verfahrens gegenüber dem bisherigen Zustand zur Folge haben müßte, unterläßt er. Tatsächlich setzt die Bestimmung des § 117, abgesehen von der Dringlichkeit und Klarheit der Sach- und Rechtslage, nur voraus, daß die Zustimmung des Kollegiums vom Gesetze nicht ausdrücklich als erforderlich bezeichnet sein dürfe, was aber bei Enteignungssachen nicht geschehen ist (vgl. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze, 14. Aufl., Seite 127, Anm. 210; § 150 Abs. 1 des Zuständigkeitsgesetzes).

Ebensowenig findet die dem praktischen Bedürfnisse nach Beschleunigung des Verfahrens entsprechende, auf dem Inhalte und der Entstehungsgeschichte des Gesetzes begründete Auslegung der §§ 46, 16 seine Zustimmung.

Nach § 46 sollen auch bei Abtretung des Grundstücks durch Vereinbarung zwischen Eigentümer und Unternehmer in Gemäßheit des § 16

Digitized by Google

die rechtlichen Wirkungen des § 45 (Lastenfreiheit des Grundstücks als regelmäßige Wirkung der Enteignung, §§ 32, 44) unter Durchführung des Enteignungsverfahrens eintreten, während dies bei einer Vereinbarung gemäß § 26 ohne weiteres der Fall sein soll. Das kann nur heißen, daß bei einer Vereinbarung gemäß § 16 ebenso, wie es im Falle des § 26 (§ 46) ohnehin geschehen ist, die Realberechtigten wenigstens — d. h. sofern nicht etwa Anträge auf Feststellung der Entschädigung gestellt werden sollten — zur kommissarischen Verhandlung über die Entschädigungsansprüche gemäss § 25 geladen sein müssen, oder mit anderen Worten: daß das Verfahren mindestens soweit durchgeführt sein muß, daß die Realberechtigten durch ihre Ladung (ihr Aufgebot) in den Stand gesetzt werden, ihr Interesse an der Entschädigung im Verwaltungsverfahren geltend zu machen. Der Verfasser bestreitet, daß dies die Absicht des Gesetzes sei. Er beharrt bei der Theorie seiner ersten Auflage, daß unter jener „Durchführung des Enteignungsverfahrens" gemäß §§ 46, 16 die Durchführung des Verfahrens durch alle seine Phasen und Abschnitte (Feststellung des Planes, Feststellung der Entschädigung, Vollziehung der Enteignung) zu verstehen sei, bleibt aber die Antwort darauf schuldig, was denn die Vorschrift des § 46 hinsichtlich der Lastenfreiheit im Falle des § 16 dann für einen Sinn haben soll, da doch bei der von ihm für nötig gehaltenen Vollziehung der Enteignung diese Lastenfreiheit schon auf Grund der §§ 32, 44, 45 eintritt. Statt sich nun über die Absicht des Gesetzes durch die Gesetzesmaterialien belehren zu lassen, welche die für den Eintritt der Lastenfreiheit zur Bedingung gemachte Durchführung des Verfahrens gemäß §§ 46, 16 ausdrücklich erläutern als: die „Durchführung des Enteignungsverfahrens mindestens soweit, als es das Aufgebot der Realberechtigten zum Gegenstande hat," beseitigt der Verfasser den allerdings unlösbaren Widerspruch zwischen seiner Theorie und den Gesetzesmaterialien dadurch, daß er — nicht etwa seine Theorie, — sondern jene Ausführung der Gesetzesmaterialien für unzutreffend erklärt (S. 503). An anderer Stelle (S. 34 und 35) bezeichnet er jene über die Absicht des Gesetzes Aufschluß gebenden und bei näherer Prüfung der Frage nicht zweifelhaften Worte als „unbestimmt gehalten" und als einen „in den weiteren Verhandlungen nicht mehr berührten oder erläuterten Passus eines Kommissionsberichts"! Es sei hier daran erinnert, daß die in Frage stehende endgültige Fassung der §§ 16 und 46 von der Kommission des Abgeordnetenhauses herrührt und daher der von ihr darüber erstattete Bericht die einzige Stelle der Gesetzesmaterialien ist, die unmittelbar die Absicht des Gesetzgebers erkennen läßt.

Wir wollen hier noch einige — und zwar vorzugsweise mit dieser bedeutsamen Frage zusammenhängende — Ausführungen des Verfassers

Digitized by Google

kurz beleuchten, weil dies vielleicht hin und wieder die falsche Anwendung des Gesetzes verhüten hilft, jedenfalls aber wohl die in dem vorliegenden Buche beliebte Art der Gesetzesauslegung und Beweisführung hinlänglich kennzeichnen wird.

Seite 33 sagt der Verfasser: wenn im Falle der §§ 46, 16 bei einer Vereinbarung des Eigentümers und des Unternehmers keine Planfeststellung gemäss §§ 18 ff. stattfände, „würde für die Realberechtigten die Gefahr vorliegen, ... Teile des Grundbesitzes freigeben zu müssen, welche planmäßig für das Unternehmen nicht erforderlich sind". Wie der Verfasser an anderer Stelle (S. 41 unten, S. 42 oben) dagegen anerkennt, ist im § 16 vorgeschrieben worden, daß jene Einigung, wenn sie die enteignungsrechtlichen Wirkungen der Lastenfreiheit usw. haben soll, auf diejenigen Grundstücksteile beschränkt bleiben muß, welche nach dem Befinden der zuständigen Behörde zu dem Unternehmen erforderlich sind (vgl. § 15). Diese Gesetzesvorschrift ist ergangen, „um zu verhindern" (nicht „vermeiden", wie der Verfasser bei der sonst wörtlichen Wiedergabe dieser Stelle der Gesetzesmaterialien schreibt), „daß etwa der Eigentümer, sei es aus Unkunde, sei es aus eigennütziger Absicht, zum Nachteile der Realberechtigten mehr als nötig abtrete". Da demnach der Gesetzgeber selbst die Interessen der Realberechtigten bereits berücksichtigt hat, liegt zu der Befürchtung des Verfassers kein Grund vor.

Das geringe Interesse, welches Hypotheken- und Grundschuldgläubiger, wie Realberechtigte an der förmlichen Planfeststellung gemäß §§ 18 ff., die meist nur in einer Wiederholung des Prüfungsverfahrens besteht, überhaupt haben können, ist demnach durch den im § 16 vorgeschriebenen Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Behörde hinlänglich gewahrt. Es liegt in der Natur der Sache, daß ihr wesentliches Interesse nur die Entschädigung betrifft, was auch in den Gesetzesmaterialien in den Worten Ausdruck gefunden hat: „für diese liegt nur die Gefahr vor, daß Eigentümer und Unternehmer sich zu einem zu niedrigen Preise geeinigt haben", und das zu enteignende Grundstück sei das „Objekt ihrer Befriedigung". (Eger S. 38 unten, S. 39). S. 40 erklärt der Verfasser nun, es dürfe trotz der Einigung zwischen Eigentümer und Unternehmer über den Plan (§ 16) den Realberechtigten die Erhebung von Einwendungen und die Geltendmachung selbständiger Anträge in einem förmlichen Planfeststellungsverfahren nicht abgeschnitten werden; es wäre ja andernfalls die gesetzlich (§§ 18—20) vorgeschriebene Zuziehung der sonstigen Beteiligten zum Planfeststellungsverfahren überhaupt überflüssig. Dagegen führt er S. 72, und mit meist wörtlichen Wiederholungen S. 75, 80 und 81, aus, daß die anderen Betei-

Digitized by Google

ligten außer den Realberechtigten (die „dritten Interessenten“) zwar im förmlichen Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 ff. mit Bezug auf den Plan, namentlich in Rücksicht auf Sicherungsanlagen, Einwendungen erheben und Anträge stellen können, daß sie aber, wenn dieses förmliche Planfeststellungsverfahren wegen Einigung des Eigentümers und Unternehmers nicht stattfindet, diese Möglichkeit verlieren, daß sie ihre Interessen dann bei der Landespolizeibehörde oder im Rechtswege geltend machen müßten und daß dies unverkennbar die Absicht des Gesetzgebers gewesen sei. Nun kann es keinem Zweifel unterliegen, daß im Gegensatze zu den Realberechtigten, die im wesentlichen nur ein Interesse an der Entschädigung haben, diese „dritten Interessenten“ ausschließlich ein Interesse an der Planfeststellung haben. Wenn die letzteren trotzdem ihre Interessen gegenüber dem Plane im Verfahren gemäß §§ 18 ff. nicht geltend machen können, falls Eigentümer und Unternehmer durch ihre Einigung dieses Verfahren entbehrlich machen, so ist es ganz unverständlich, weshalb dann der Realberechtigten wegen, die doch am Plane kein wesentliches Interesse haben, das förmliche Planfeststellungsverfahren stattfinden soll. Diese Inkonsequenz glaubt der Verfasser dadurch beheben zu können, daß er die den Tatsachen direkt widersprechende Behauptung aufstellt, daß die Realberechtigten an der Feststellung des Gegenstandes im förmlichen Verfahren gemäß §§ 18 ff. „in zahlreichen Fällen ein gleiches, unter Umständen noch höheres Interesse, wie an der Feststellung der Entschädigung“ hätten! (S. 40). Ferner zieht er S. 81 und 82 in seine Ausführungen über den Anspruch des Eigentümers auf die förmliche Planfeststellung gemäß §§ 18 ff. die dinglich Berechtigten hinein, stellt sie den Eigentümern gleich und glaubt anscheinend damit bewiesen zu haben, daß hinsichtich der Realberechtigten immer das förmliche Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müsse. Die Erkenntnisse des Reichsgerichts, die der Verfasser hier für die Notwendigkeit der Planfeststellung anzieht, betreffen aber nicht diese, sondern die Entschädigungsfeststellung! Die weiteren Ausführungen, die er über die Ansprüche der Eigentümer auf förmliche Planfeststellung macht, sind zwar zutreffend, beweisen jedoch für die Notwendigkeit der förmlichen Planfeststellung zu Gunsten Dritter nichts. Gleichwohl könnte bei oberflächlichem Lesen dieses Absatzes der Egerschen Ausführungen infolge der Zusammenstellung der Eigentümer und der dinglich Berechtigten die Vorstellung erweckt werden, als ständen in Bezug auf die förmliche Planfeststellung die Interessen und Ansprüche der dinglich Berechtigten denen der Eigentümer gleich. Eine ebenfalls nicht ganz durchsichtige Beweisführung wendet er am Schlusse desselben

Digitized by Google

Absatzes (S. 82) zur Widerlegung ihm entgegenstehender Ansichten an. Er führt daselbst aus: es dürfe nicht gefolgert werden, daß das Administrativverfahren lediglich im Interesse des Unternehmers vorgeschrieben sei, vielmehr hätten dabei auch die Interessen derjenigen gewahrt werden sollen, welche in Rücksicht auf das gemeine Wohl Eigentumsrechte aufzugeben genötigt seien. Diese durchaus zutreffenden Worte hat der Verfasser, ohne es ersichtlich zu machen, einem Erkenntnisse des Reichsgerichts entnommen und fährt im unmittelbaren Anschluß hieran fort: „Anderer Meinung mit Unrecht . . . ", indem er auf zwei Abhandlungen verweist, die seiner Ansicht über die Notwendigkeit der Durchführung des förmlichen Planfeststellungsverfahrens lediglich zu Gunsten Dritter widersprechen. Es soll nun hier angenommen werden, daß der Verfasser nicht beabsichtigt habe, die Worte: „Anderer Meinung mit Unrecht —" auf seine den Anspruch des Eigentümers auf förmliche Planfeststellung betreffenden, — nicht zu bestreitenden — Ausführungen und insbesondere auf die Worte des Reichsgerichts zu beziehen, sondern auf das thema probandum der Notwendigkeit der förmlichen Planfeststellung lediglich zu Gunsten der dinglich Berechtigten. Der Verfasser hätte indessen durch sorgfältigere Fassung seiner Bemerkungen einer Mißdeutung vorbeugen sollen, die nahe genug liegt, weil jeder Leser seines Buches, wenn er nicht sehr sorgsam verfährt und die angezogenen Abhandlungen ganz eingehend prüft, zu der unrichtigen Auffassung kommen muß, daß diese Abhandlungen zugleich die — unmittelbar voraufgegangenen — zutreffenden Ausführungen Egers und des Reichsgerichts in Bezug auf die Ansprüche der Eigentümer bestritten hätten.

Ähnliche „Ungenauigkeiten" finden sich S. 33 und S. 52, wo neben den gar nicht zu bestreitenden Ansprüchen der Realberechtigten auf Entschädigung die vom Verfasser geforderte Notwendigkeit der Durchführung des förmlichen Planfeststellungsverfahrens trotz der Einigung nachgewiesen werden soll und beide Male auf das Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. April 1899 verwiesen wird, das aber mit der Planfeststellung überhaupt nichts zu tun hat, sondern nur das Recht auf Entschädigung betrifft. Eine „Ungenauigkeit" hat er sich auch S. 54 zu Schulden kommen lassen; auch hier spricht der Schein für die von ihm vertretene Theorie, insbesondere für die Behauptung, daß auch das Entschädigungsfeststellungsverfahren zur Regelung der Rechte Dritter immer ganz durchgeführt werden müsse. Bei näherer Prüfung stellt sich jedoch heraus, daß das dafür angezogene Erkenntnis seine Behauptung nicht bestätigt und daß seine Worte: „damit widerlegen sich die Ausführungen . . . . ." der Begründung entbehren.

Kommt eine Einigung zwischen dem Eigentümer und dem Unter-

Digitized by Google

nehmer über den Gegenstand der Abtretung im Sinne des § 16 zustande, so fällt bei der Durchführung des Enteignungsverfahrens die förmliche Planfeststellung gemäß §§ 18 ff. fort. Zu diesem Behuf ist im § 24 vorgeschrieben, daß an Stelle des Planfeststellungsbeschlusses (§ 21), der nunmehr nicht ergehen kann, zwecks Einleitung des Entschädigungsfeststellungsverfahrens eine „sonstige Bescheinigung der Regierung" vorzulegen sei. Der Verfasser ist nun der Meinung, daß, wenn Realberechtigte vorhanden sind, auch in diesem Falle trotzdem immer das förmliche Planfeststellungsverfahren stattfinden müsse. Zum Beweise hierfür schreibt er S. 210 wörtlich: „Die Alternative ‚Feststellung' oder ‚sonstige Bescheinigung' ist gewählt im Hinblick auf den Fall freier Vereinbarung zwischen Eigentümer und Unternehmer (§ 16), in welchem eine Planfeststellung — falls sie nicht zur Regelung der Rechte Dritter erforderlich ist — nicht erfolgt (Bähr und Langerhans 2. Aufl. S. 82, Anm. 4, Loebell, Anm. 6, Komm.-Bericht des Abg.-Hauses 1871/72 S. 1215)." Der Verfasser beruft sich hier auf die Autorität der Gesetzesmaterialien. Ihr gegenüber würden etwa abweichende Ansichten der genannten beiden Schriftsteller nicht von entscheidender Bedeutung sein können. Überdies ist die Loebellsche Meinung, das Verfahren zur Regelung der Rechte Dritter bestehe hauptsächlich im Planfeststellungsverfahren, von Eger selbst (S. 53) mit Recht verworfen worden. (Zu der hier in Frage stehenden Stelle des § 24 hat Loebell übrigens, S. 130 Anm. 6, lediglich eine Bemerkung gemacht, welche sich mit der angezogenen Anmerkung bei Bähr und Langerhans deckt.) Entsprechend der Wichtigkeit der Gesetzesmaterialien ist denn auch der oben abgedruckte Satz, wenn auch ohne Hervorhebung durch Anführungsstriche, wörtlich dem angezogenen Kommissionsbericht (den Gesetzesmaterialien) entnommen und auch von Bähr und Langerhans in der erwähnten Anmerkung wörtlich wiedergegeben worden. Nur daß die Worte „falls sie nicht zur Regelung der Rechte Dritter erforderlich ist", welche die Richtigkeit der Egerschen Theorie beweisen würden, weder in den Gesetzesmaterialien, noch in ihrer Wiedergabe bei Bähr und Langerhans (auch bei Loebell S. 130 Anm. 6 nicht) stehen, und daß das durch den Gegensatz zur vorläufigen Planfeststellung wichtige Wort „definitive" vor „Planfeststellung" weggelassen ist. Obwohl der Verfasser sich hier auf die Autorität der Gesetzesmaterialien beruft, hat er die für die Streitfrage entscheidenden Worte selbst in den von ihm übernommenen Satz der Gesetzesmaterialien eingefügt.

Der Verfasser erklärt also nicht nur die Gesetzesmaterialien da, wo sie seiner Theorie widersprechen, für unzutreffend, sondern ergänzt sie auch durch eigene Zusätze

Digitized by Google

so, daß seine Berufung auf die Gesetzesmaterialien den Schein der Berechtigung bekommen muß!

Dieser Theorie, nach der in den Fällen des § 46 trotz der Einigung zwischen Eigentümer und Unternehmer immer das förmliche Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 ff. zur Regelung der Rechte Dritter stattfinden soll, ist in der Abhandlung S. 1169 ff. des Archivs von 1901 entgegengetreten worden. Eger fertigt diese (S. 494) mit dem Satze ab, der offenbar für sich selber sprechen soll: der Verfasser der Abhandlung meine, daß „die Vorschrift der Durchführung des förmlichen Enteignungsverfahrens ‚nicht wörtlich zu nehmen' sei". Da er die Worte „nicht wörtlich zu nehmen" selbst durch Anführungsstriche hervorgehoben hat, muß der Leser annehmen, daß sie in jener Abhandlung stehen, und zwar umsomehr, als er nicht die bestimmte Seite, auf welcher sich diese Worte befinden, anzieht, sondern die Abhandlung selbst, die man deswegen nicht wieder durchlesen wird. In der Tat kommen die Worte in der Abhandlung aber nicht vor, so daß aus ihnen schwerlich etwas anderes gefolgert werden kann, als daß hier wieder dem Verfasser eine der vielen kleinen „Ungenauigkeiten" unterlaufen ist. Was nun den berührten Punkt selbst betrifft, so ist in der Abhandlung nur davor gewarnt worden, daß der Gesetzesausleger ohne Beachtung der gesamten Rechts- und Sachlage und ohne Rücksicht auf die in den Gesetzesmaterialien zum Ausdruck gelangte Absicht des Gesetzgebers sich an die Worte „Durchführung des Enteignungsverfahrens" im § 46 klammere, wie es der Verfasser schon in der ersten Auflage seines Buches getan hat. Wenn er nunmehr wiederholt behauptet (z. B. S. 34), der klare und zweifellose Wortlaut des Gesetzes spreche für seine Theorie, so verbleibt er bei seiner einseitigen Wortauslegung, ohne in die Frage tiefer einzudringen. Es soll hier nur noch darauf hingewiesen werden, daß die übrigen Gesetzesausleger den Wortlaut des Gesetzes nicht „klar und zweifellos" genug finden, um sich seiner Auffassung anschließen zu können, und daß — selbst wenn die Egersche Wortauslegung richtig wäre — damit diese Frage doch nicht in seinem Sinne entschieden sein würde, und zwar schon aus dem Grunde nicht, weil die Worte „Durchführung des Enteignungsverfahrens" im § 46 sich ausschließlich auf den Fall des § 16 beziehen. Für den Fall des § 26 gelten sie nicht. Es könnte deshalb aus dem Worte „Durchführung" für den letzteren Fall nichts geschlossen werden.

Im Ministerialerlasse vom 28. Dezember 1898, IV A 8884, III 20 855 (Archiv von 1901 S. 693, 694) werden die Realberechtigten in Übereinstimmung mit den von Eger allerdings in dieser Beziehung nicht anerkannten Gesetzesmaterialien durch ihre Zuziehung zum Entschädigungs-

Digitized by Google

feststellungsverfahren (§ 25), durch die Möglichkeit der Beschreitung des Rechtsweges, durch die Feststellung des Planes gemäß § 15, sowie die Hinterlegung gemäß § 32 für genügend geschützt erachtet. Der Verfasser erklärt dies S. 40 für unrichtig. Als Grund für diese Ansicht giebt er an: im Entschädigungsfeststellungsverfahren dürfen keine Einwendungen mehr gegen den Plan erhoben werden. Diese Tatsache ist richtig, liefert aber keinen Beweis für die Richtigkeit seiner Ansicht. Übrigens dürfte der Verfasser im Grunde seines Herzens doch zweifelhaft geworden sein, ob nicht bei Vorführung aller jener im Erlass aufgezählten Maßnahmen die Realberechtigten, trotz seiner entgegengesetzten Behauptung, genügend geschützt erscheinen könnten. Wenigstens hat er bei Wiedergabe jener Ausführung des Erlasses nur die ersten beiden Maßnahmen erwähnt, die Planfeststellung gemäß § 15 und die Hinterlegung gemäß § 32 aber weggelassen!

S. 57 behauptet er, daß § 46 nicht den Zweck habe, „den Enteignungsbeschluß zu erübrigen, sondern zu bestimmen, daß derselbe auch dann ausgesprochen werden darf und Lastenfreiheit eintritt, wenn .... das Enteignungsverfahren bei erfolgter Einigung des Eigentümers und Unternehmers nur zu Gunsten der Realberechtigten durchgeführt sei!“ Daß im letzteren Falle der Enteignungsbeschluß unter Umständen ausgesprochen werden darf, folgt schon aus den Vorschriften der §§ 25, 29, 32 ohne weiteres, und daß alsdann Lastenfreiheit eintritt, schreibt § 45 in Verbindung mit §§ 32, 44 vor. Hätte § 46 diese Bedeutung, dann wäre er überflüssig. Wie der Verfasser aber S. 493 zutreffend ausführt, hat der § 46 vielmehr den Zweck, „die Übertragung der rechtlichen Wirkungen des § 45 auf die Abtretung von Grundstücken im Wege freiwilliger Vereinbarung festzusetzen“, d. h. also den Eintritt der Lastenfreiheit ohne Enteignungsbeschluß herbeizuführen.

Die Rechtslage ist in Betreff der beiden Klagen aus § 30 und § 46 für die Realberechtigten klar und einfach: Liegt einer der Fälle des § 46 vor, so haben die Realberechtigten gegenüber der vereinbarten Entschädigung die Klage aus § 46 Satz 2; wird aber auf Antrag eines Beteiligten die Entschädigung gemäß § 29 festgestellt, so haben sie alle dagegen die Klage aus § 30. Beide Klagen schließen einander aus. S. 498 erklärt der Verfasser zwar, daß die Realberechtigten, wenn die Entschädigung gemäß § 29 festgestellt wird und der Enteignungsbeschluß gemäß § 32 ergeht, selbstverständlich neben dem Rechtswege aus § 30 nicht noch das persönliche Klagerecht aus § 46 Satz 2 haben. Dagegen gibt er den nicht erschienenen Realberechtigten nur die persönliche Klage aus § 46 Satz 2 (S. 498 und 503), den übrigen Realberechtigten aber (S. 236), inso-

Digitized by Google

weit sie mit der Vereinbarung nicht einverstanden sind, neben der Klage aus § 46 Satz 2 noch das Recht auf Verfolgung ihrer Ansprüche gemäß §§ 27 ff. und die Klage aus § 30. Er denkt sich also ein Verfahren, bei dem der Enteignungsbeschluß ergeht, daneben auf Grund einer Vereinbarung über die Abtretung die Auflassung stattfindet, ein Teil der Realberechtigten nur die Klage aus § 46 Satz 2, ein anderer Teil aber sowohl diese Klage als das Recht zur Verfolgung ihrer Ansprüche gemäß §§ 27 ff. und die Klage aus § 30 hat. Dieses Durcheinander hält er für zweckmäßig und der Absicht des Gesetzes entsprechend, obwohl er sich an einer anderen Stelle (S. 35) entschieden für die Klarheit und Durchsichtigkeit des Enteignungsverfahrens ausgesprochen hat, was nur allgemein gebilligt werden kann.

S. 498 bezeichnet der Verfasser die seiner Theorie über § 46 entgegenstehende Ansicht, dass die §§ 46, 26 die Vereinbarung sämtlicher Beteiligter zur Voraussetzung haben, als unzutreffend. Nachdem er jene „Vereinbarung der Beteiligten" demgemäß „vornehmlich" als „die Vereinbarung zwischen Unternehmer und Eigentümer" charakterisiert hat, muß er schon gleich zugeben, daß damit auch die Vereinbarung anderer Beteiligter gemeint sei. Dieser seiner ebenerwähnten Auffassung widerspricht er aber selbst mit der denkbar größten Schärfe, indem er zunächst S. 407 feststellt, daß „unter der Vereinbarung der Beteiligten im § 26 nicht nur die des Unternehmers und Eigentümers, sondern auch die der Realberechtigten zu verstehen sei," und S. 407, 408: daß „die ausdrückliche Bezugnahme (des § 46) auf § 26 darauf hindeute, daß die Vereinbarung sämtlicher Beteiligter gemeint sei bezw. daß der Abtretung durch Vereinbarung des Unternehmers und Eigentümers die Vereinbarung sämtlicher Beteiligten vorangegangen sein muß"! Zum Überflusse schreibt er dann noch (S. 408): die Annahme des Kammergerichts sei zutreffend, wonach „die Befreiung des Grundstücks von Realrechten im Falle des § 46 . . . . erst dann eintritt, wenn der Eigentümer und die Realberechtigten durch Zahlung oder Hinterlegung der von allen Beteiligten vereinbarten Entschädigungssumme befriedigt sind".

Die zur Unterstützung seiner Theorie vom Verfasser aufgestellte Ansicht (S. 498 und 503), daß im Falle des § 26 die erschienenen Realberechtigten zwar die Feststellung der Entschädigung gemäß § 29 fordern und gegen diese Feststellung aus § 30 klagen können, daß aber trotz einer Feststellung der Entschädigung gemäß § 29 die nicht erschienenen Realberechtigten nur das persönliche Klagerecht aus § 46 Satz 2 hätten, widerspricht der Vorschrift des § 25 Abs. 5, wonach die Ladung der Beteiligten unter der Verwarnung geschieht, daß die Entschädigung bei ihrem Aus-

Digitized by Google

bleiben ohne ihr Zutun festgestellt werden wird, woraus unzweifelhaft folgt, daß, wenn überhaupt eine solche Feststellung vorgenommen wird, sie auch den Nichterschienenen gegenüber wirksam sein und daß auch ihnen demgemäß das Klagerecht aus § 30 zustehen muß. Der Verfasser ist denn auch trotz der auf S. 498 und 503 von ihm aufgestellten Ansicht derselben Meinung, indem er Seite 227, 228 und 229 mehrfach ausführt: daß aus der Vorschrift des § 25 Abs. 5 „mit Notwendigkeit folge, daß auch die öffentlich geladenen, aber nicht erschienenen Beteiligten dasselbe Rechtsmittel gegen die Verwaltungsentscheidung haben müssen, wie die besonders geladenen Beteiligten, nämlich den im § 30 vorbehaltenen Rechtsweg," und ferner: „§ 30 gibt den Rechtsweg sowohl dem Unternehmer, wie den übrigen Beteiligten ohne Beschränkung auf diejenigen, welche an dem administrativen Verfahren teilgenommen haben."

S. 138 führt der Verfasser unter Berufung auf ein Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Mai 1897 aus: Wenn ein Grundstück vor dem Enteignungsverfahren unrechtmäßig zum Bahnbau verwendet worden sei, so könne der Umstand, daß dasselbe nachträglich durch den Planfeststellungsbeschluß in den Plan einbezogen und die Bahn mit landespolizeilicher Genehmigung eröffnet worden ist, den Anspruch auf Rückgabe bezw. das Interesse nicht beseitigen. Im Widerspruche damit führt er S. 29, 289 und 343 aus, daß der Rechtsweg nur über die Entschädigungsfrage statthaft sei, daß dagegen die Wiederbeseitigung der betreffenden Teile der Bahnanlage . . . . . im Rechtswege nicht verlangt werden könne. Nimmt man nun jenes Erkenntnis des Reichsgerichts zur Hand, das in den vom Verfasser herausgegebenen Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Band 14 S. 170 abgedruckt ist, so findet sich in der Tat die obige Ausführung des Verfassers in dessen Sammlung als Überschrift zu dem Erkenntnisse vor, und namentlich auch die auffallende Ausführung, daß, selbst wenn die Bahn mit landespolizeilicher Genehmigung eröffnet worden sei, der Anspruch auf Rückgabe dadurch nicht beseitigt werde. Bei Durchsicht des Erkenntnisses stellt sich jedoch heraus, daß die Überschrift in der Sammlung des Verfassers mit dem Inhalte des Erkenntnisses nicht übereinstimmt. Das Reichsgericht hat damals nämlich hinsichtlich der Betriebseröffnung nur folgendes ausgeführt: „Nun ist allerdings im Laufe der Berufungsinstanz die Eisenbahn dem Verkehr eröffnet worden, was nach § 22 des Gesetzes vom 3. November 1838 nur mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschehen konnte. Hierauf hat aber der Berufungsrichter seine Entscheidung nicht gestützt und es bietet das von dem Berufungsgericht festgestellte Sachverhältnis keine genügende Grundlage, um über die

Digitized by Google

Zulässigkeit des . . . Anspruchs nach gegenwärtiger Sachlage in der Revisionsinstanz zu entscheiden." Das Reichsgericht hat mithin in Ansehung der Betriebseröffnung jene Entscheidung nicht getroffen. Übrigens würde dem Antrage auf Rückgabe des Grundstücks oder Wiederbeseitigung der Bahnanlagen mit der Erhebung des Kompetenzkonflikts zu begegnen sein, während die Rechtswidrigkeit des Vorgehens im Beschwerdewege und bei der Entschädigung ihre Sühne finden würde.

Mit Bezug auf das Dringlichkeitsverfahren gemäß § 34 führt der Verfasser S. 362 aus, daß auch hier die vorläufige, sowie die förmliche Planfeststellung und die Feststellung der Entschädigung erledigt sein müssten, bevor die Enteignung ausgesprochen werden könne, und daß diese Akte so viel Zeit in Anspruch nähmen, daß auch das Dringlichkeitsverfahren eine besondere Beschleunigung nicht biete und sich langwierig genug gestalte. Hiergegen ist zweierlei einzuwenden. Zunächst gibt der Verfasser u. a. zu, daß die vorläufige und die förmliche Planfeststellung das Verfahren langwierig gestalten können. Statt nun aber die Mittel zur Beschleunigung, die die §§ 16 und 46 bieten, nicht unbenutzt zu lassen, legt er diese Vorschriften so aus, daß sie diesen ihren Zweck nicht erreichen können. Sodann aber ist es nicht richtig, daß das Beschleunigungsverfahren eine besondere Beschleunigung nicht biete. Denn dieses „Beschleunigungsverfahren" besteht zwar nur darin, daß die Enteignung schon vor Erledigung des Rechtsweges stattfindet. Dieses bedeutet aber mindestens eine Beschleunigung um die 6 Monate lange Rechtsmittelfrist des § 32, unter Umständen um die jahrelange Dauer der im § 30 berücksichtigten Rechtsstreitigkeiten.

S. 373 und 374 nimmt er zu dem durch Ministerialerlaß vom 27. November 1891 (E.-V.-Bl. S. 190) geregelten Verfahren für die die Dringlichkeit der Enteignung betreffenden Beschwerden Stellung. Er erkennt in Übereinstimmung mit den Ausführungen dieses Erlasses zwar an, es sei richtig, daß der Absicht des Gesetzes, das Verfahren abzukürzen, die Anwendung des § 122 Abs. 3 des Landesverwaltungsgesetzes wenig entspreche, weil nicht angenommen werden könne, daß der Gegenpartei auf die dreitägige Beschwerdefrist eine zweiwöchige Frist zur Gegenerklärung gegeben werden und dadurch die Abkürzung des Verfahrens vereitelt werden solle. Statt nun der diese Absicht des Gesetzes durchführenden Anordnung der Zentralinstanz, Beschwerden dieser Art ihr unverzüglich vorzulegen, sich anzuschließen, läßt er die für die Enteignungsbehörden maßgebende Anordnung der Zentralinstanz weg und erklärt unter Bezugnahme auf Ausführungen zweier Kommentare, die vor dieser Anordnung gemacht sind: „es erübrige nur, § 122 Landes-

Digitized by Google

verw.-Ges. in Anwendung zu bringen", wonach eine zweiwöchige Frist zur Gegenerklärung gewährt werden soll.

Daß der Verfasser S. 124 die Vorschrift des veralteten Erlasses vom 16. Januar 1875 wiedergibt, wonach bei Staatseisenbahnbauten in der Regel die zuständigen Landräte zu Enteignungskommissaren bestellt werden sollen, beruht auf der schon gerügten Nichtbeachtung der zur Beschleunigung des Verfahrens ergangenen neueren Erlasse, die in dieser Beziehung andere Vorschriften enthalten.

Es ist nicht angängig, die Berichtigungen des vorliegenden Buches noch weiter fortzusetzen. Die gegebenen Beispiele werden genügen, um zu zeigen, daß bei seiner Benutzung, namentlich insoweit es sich mit dem Enteignungsverfahren beschäftigt, die größte Vorsicht geboten ist.

Pannenberg.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Fünfter Band: Der Eisenbahnbau. Siebente Abteilung: Schmalspurbahnen. Bearbeitet von Alfred Birk.

Die Literatur über Schmalspurbahnen ist sehr umfangreich. Gibt es doch außer vielen Einzelveröffentlichungen zahlreiche Zeitschriften, die sich hauptsächlich dieser Bahnart widmen. Die bisherigen Arbeiten behandeln aber fast nie das Gebiet im Zusammenhang, sondern beschränken sich auf Beschreibungen einzelner ausgeführter Anlagen und auf Klarstellung von einzelnen Fragen, seien sie nun wirtschaftlicher, rechtlicher oder technischer Natur.

Die Ansichten gehen in vielen Gebieten des Schmalspurwesens noch weit auseinander, was ja auch bei der kurzen Zeit, seit der sie in größerem Umfang gebaut worden, und bei den so verschiedenen Anforderungen, die Gelände, Verkehrsverhältnisse und wirtschaftliche Lage stellen, sehr erklärlich ist. Die vielen bösen Erfahrungen, die mit unrichtig angelegten oder ungeschickt geleiteten Bahnen niederer Gattung gemacht worden sind, haben oft auch nicht grade zur Klärung der Sachlage beigetragen. All dies erschwert eine umfassende Darstellung der Verhältnisse von Schmalspurbahnen ungemein. Dazu kommt noch, daß hinsichtlich Trazierung, Betriebsführung und Verwaltung viel weniger die Spurweite als vielmehr die Bedeutung der Bahn maßgebend ist. Der Verfasser erwähnt also vieles, was auch für vollspurige Kleinbahnen zutreffend ist; andererseits mußte er es sich wohl häufig versagen, Bauanlagen und Betriebsverhältnisse einzelner vollspuriger Neben- und Kleinbahnen darzustellen, obwohl die Verhältnisse bei Schmalspurbahnen ganz ähnlich liegen.

Digitized by Google

Es lag aber in der Anordnung des Gesamtwerkes, das sich ja vor allem mit der technischen Seite des Eisenbahnwesens beschäftigt, begründet, daß die Schmalspurbahnen für sich behandelt wurden, und da hat der Verfasser trotz aller geschilderten Schwierigkeiten zum erstenmal eine grundlegende, umfassende Darstellung geschaffen, ein Werk, das sich auch im Gegensatz zu manchen andern dieses Gebiet behandelnden Veröffentlichungen durch Unparteilichkeit auszeichnet, die verschiedensten Anschauungen zu Worte kommen läßt und sie mit maßvollem Urteil würdigt.

Im ersten Abschnitt werden die geschichtliche Entwicklung der Schmalspurbahnen und die Kämpfe technischer und wirtschaftlicher Natur, die zur Anwendung der Schmalspur in den verschiedenen Ländern führten, geschildert und die Vorzüge und Nachteile der einzelnen Spurweiten erörtert.

In den folgenden Abschnitten werden Linienführung, Unter- und Oberbau besprochen. Dabei sind die Eigentümlichkeiten der Schmalspur ausführlich behandelt; genannt seien davon besonders die Abhängigkeit der Krümmungshalbmesser und der Steigungsverhältnisse von der Bedeutung der Bahn und damit von der Spurweite, ferner die Kreuzungen zwischen voll- und schmalspurigen Gleisen in Schienenhöhe, und die doppelspurigen Gleise und Weichen. In diesem Teil des Werkes weist der Verfasser immer und immer wieder darauf hin, daß es ganz falsch und oft gradezu ein Unglück ist, bei der ersten Anlage die Baukosten unter allen Umständen herabzudrücken, und betont vielmehr, daß nur beste Ausführung besonders beim Oberbau wirtschaftlich richtig ist, da die Unterhaltung bei Schmalspurbahnen schwieriger und meist teurer ist als bei Vollbahnen. Sehr eingehend wird der Oberbau der verschiedenen Arten von Feldbahnen besprochen, wobei auch Weichen und Drehscheiben Berücksichtigung finden.

In dem folgenden Abschnitt, Bahnhofsanlagen, werden vor allem die Übergangsbahnhöfe zwischen Voll- und Schmalspurbahnen beschrieben und die Grundsätze für die zweckmäßige Abwicklung des Umsteige- und Umladeverkehrs aufgestellt. Auf die einfachen Zwischenstationen schmalspuriger Bahnen geht der Verfasser nur kurz ein, da sie nur wenig von denen normalspuriger Nebenbahnen abweichen.

Sehr ausführlich ist der Abschnitt über Betriebsmittel. Bei der Besprechung der Lokomotiven werden die Schwierigkeiten erörtert, die die schmale Spurweite für die Leistungsfähigkeit und die meist geforderte große Bogenbeweglichkeit für die Bauart der Untergestelle mit sich bringt. Eine große Anzahl in Betrieb befindlicher Lokomotivarten, insbesondere solche für starke Steigungen, ferner für Feld- und Straßen-

Digitized by Google

bahnen, werden unter Beigabe vieler Zeichnungen und Zahlen beschrieben. Daran schließt sich eine kürzere Besprechung der Selbstfahrwagen und des Betriebes mittels Elektrizität, Preßluft, Gas usw. Die Abhandlung über Wagen giebt vor allem ein klares Bild davon, welche Schwierigkeiten aus der schmalen Spurweite für die Erzielung der erforderlichen Größe und Tragfähigkeit der Güter- und Personenwagen entstehen, und zeigt an vielen Beispielen, wie diese Schwierigkeiten zweckmäßig überwunden werden. Außerdem werden die besonderen Wagenarten, wie Rollböcke und Wagen für einschienige Bahnen, besprochen.

Von besonderer Wichtigkeit für den größten Teil unserer Leser dürfte der letzte Abschnitt sein, in dem die Bauwürdigkeit schmalspuriger Bahnen erörtert wird. Zunächst wird gezeigt, wie sich aus der Größe und Art des Verkehrs die notwendige Geschwindigkeit und Zugkraft der Lokomotive und damit auch ergibt, welche Spurweite noch genügend leistungsfähig ist, sodann werden die Kosten ermittelt, die aus der Umladung der Güter entstehen, und dann werden die Unterschiede in den Bau- und Betriebskosten der verschiedenen Spurweiten behandelt.

Diese wenigen Angaben zeigen schon, welch reicher Inhalt in dem Werke niedergelegt ist. Es wird nicht nur denen die besten Dienste leisten, die sich im allgemeinen über Schmalspurbahnen unterrichten wollen, sondern auch als Nachschlagewerk sehr nützlich sein für alle, die sich mit der Vorbereitung, dem Bau oder Betrieb von Schmalspurbahnen zu befassen haben. Besonderes Lob verdienen auch die vielen sehr deutlichen Zeichnungen und die umfangreichen Zahlenangaben. *O. B.*

Hue de Grais, Graf, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungs-Rat, Regierungspräsident a. D. Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reich unter Mitwirkung zahlreicher anderer Fachmänner. Berlin. Julius Springer 1901. 1902.

Unter dem vorstehenden allgemeinen Titel beginnt ein neues großes Sammelwerk zu erscheinen, das sich zur Aufgabe gestellt hat, die Gesetzgebung des Deutschen Reichs und des Königreichs Preußen in der gegenwärtig geltenden Fassung darzustellen und kurz zu erläutern. Die Sammlung soll aus 26 Teilen bestehen, deren einzelne mehrere Bände enthalten. Die drei ersten Teile sollen die Verfassung des Deutschen Reichs, die auswärtigen Angelegenheiten, Heer und Kriegsflotte umfassen. Es folgt das preußische Staatsrecht, das Beamtenrecht, die Finanz- und die Kommunalverwaltung in Teil 4. Teil 5 und 6 werden die direkten und

Digitized by Google

indirekten Steuern behandeln, Teil 7 das bürgerliche Recht, Teil 8 die Gerichtsverfassung, Teil 9 das Strafrecht. Die Polizei, das Gesundheitswesen, Bauwesen, das Armenwesen, das Kirchenrecht, das Unterrichtswesen werden in den Teilen 10 bis 15 bearbeitet. Im Teil 16 wird das Bergwesen, Teil 17 die Land- und Forstwirtschaft, Teil 18 die Viehzucht und das Tierheilwesen, Teil 19 die Jagd und Teil 20 die Fischerei dargestellt. Der 21. Teil beschäftigt sich mit Handel und Gewerbe, der 22. mit der Arbeiterversicherung, die Teile 23 bis 26 behandeln Schiffahrt, Wegewesen, Eisenbahnwesen, Post- und Telegraphenwesen. Erschienen sind bis jetzt:

1. **Hue de Grais**, Graf, Das Deutsche Reich. (Reichsverfassung, Reichsangehörigkeit, Reichstag, Reichsbehörden und Reichsbeamte, Reichsfinanzen, Elsaß-Lothringen). 385 S. (Teil 1.)

2. **Derselbe.** Der preußische Staat. I. Staatsverfassung und Staatsbehörden. 607 S. (Teil 4. Band 1.)

3. **Schultz, W.**, Landforstmeister a. D. Die Forstwirtschaft. 428 S. (Teil 14. Band 2.)

Aus diesen 3 Bänden läßt sich zunächst entnehmen, daß die Bearbeitung und die Anordnung des gesamten Stoffes eine übereinstimmende, klare und übersichtliche ist. Jeder Band beginnt mit einer kurzen, in das ganze Gebiet einführenden Einleitung. Es folgt der Text der Gesetze in ihrer jetzigen Fassung. Die nicht mehr geltenden veralteten Bestimmungen sind entweder weggelassen oder neben den neuen Bestimmungen in anderem Druck aufgeführt. Auch da, wo die ursprünglichen Bestimmungen durch neue ersetzt sind, wird dies durch den Druck gekennzeichnet. Die gesetzlichen Bestimmungen sind meist in systematischer Reihenfolge abgedruckt. Unter dem Text werden dann die einzelnen Bestimmungen durch kurze, knappe Anmerkungen und Hinweise erläutert.

Die neue Sammlung bietet also wesentlich anderes, als die vorhandenen zahlreichen Auszüge aus den amtlichen Gesetzsammlungen. Die Gesetze usw. sind nicht bloß wieder abgedruckt, sondern von Fachmännern wesentlich unter Hinzufügung anderen amtlichen Stoffes erläutert. Die Quellen der deutschen und preußischen Gesetzgebung sind zusammengestellt; es ist ihnen aber gleichzeitig eine Fassung gegeben, die die Benutzung wesentlich erleichtert, und da, wo ein tieferes Eindringen nicht entbehrt werden kann, sind die nötigen Fingerzeige für eingehendere Untersuchungen gegeben.

Wenn das neue Sammelwerk das hält, was sein Herausgeber verspricht — und die ersten Bände berechtigen zu der Erwartung, daß sich

Digitized by Google

diese Hoffnung erfüllen wird — so werden wir in einigen Jahren im Besitz eines Handbuchs sein, das besonders den Behörden, aber auch vielen Geschäftsleuten, Beamten und Privaten großen Nutzen bringen dürfte. Jeder Band ist überdies auch einzeln käuflich. Die Ausstattung in Druck und Papier, der geschmackvolle Einband, machen der Verlagsbuchhandlung alle Ehre. *r. d. L.*

Eisenbahnkalender für das Jahr 1903.

1. Kalender für Eisenbahntechniker begründet von Edm. Heusinger von Waldegg. Neu bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, Kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Allenstein. 30. Jahrgang. 1903. 2 Teile. Wiesbaden. J. F. Bergmann.

2. Deutscher Eisenbahnkalender auf das Jahr 1903. 9. Jahrgang. Herausgegeben von August Scharr, Kgl. Eisenbahnsekretär. Mit einem Bildnis des Kgl. preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten Budde. Berlin. Ad. Rodenburg.

3. Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reiches mit besonderer Berücksichtigung der Kgl. preuß. Staatsbahnen. 2 Teile. 21. Jahrgang. 1903. Berlin. Julius Engelmann.

4. Engelmann's Kalender für Bahnmeister, technische Kontroleure und Betriebsingenieure des Deutschen Reiches. 2 Teile. 9. Jahrgang. 1903. Berlin. Julius Engelmann.

5. Annuaire pour l'an 1903. Publié par le bureau des longitudes. Avec des notices scientifiques. Paris 1902. Gauthier-Villars.

Die vorstehenden fünf Kalender sind auch für das Jahr 1903 in der bekannten Ausstattung und Anordnung erschienen. An dem ältesten und bedeutendsten der deutschen Kalender, dem Heusinger von Waldeggs, bemerkt man aufs neue mit Vergnügen, wie der fachkundige Herausgeber bestrebt ist, überall nachzubessern, zu vervollständigen, ein immer vollkommeneres, brauchbareres Handbuch zu liefern.

Der Deutsche Eisenbahn-Kalender hat unter seinem neuen Herausgeber die alten Vorzüge einer übersichtlichen Darstellung und knappen, für den praktischen Dienst genügenden Fassung der Beilagen beibehalten.

Digitized by Google

Die Herausgeber von Engelmanns Kalender haben sich endlich entschlossen, die Personalienverzeichnisse wegzulassen. Die Tabelle der vergleichenden Statistik der Eisenbahnen Deutschlands in dem zehnjährigen Zeitraum 1884/85 bis 1894/95 ist jedoch schon wieder abgedruckt, obgleich wir schon zweimal auf ihre gänzliche Wertlosigkeit hingewiesen haben. Was hat es für einen Zweck, ein Buch zu besprechen, wenn die Herausgeber solche Fehler immer aufs neue machen? In dem Bahnmeister-Kalender, Teil 2, Seite 25 findet sich eine völlig veraltete Zusammenstellung der Eisenbahnen der Erde. Warum haben die Herausgeber nicht die im Maiheft des vorigen Jahrgangs des Archivs veröffentlichte Übersicht benutzt?

Die Herausgeber des Annuaire haben eine Änderung dahin einzuführen beschlossen, daß gewisse Abschnitte, in denen wesentlich unveränderte tatsächliche Verhältnisse dargestellt werden, in Zukunft nur alle zwei Jahre neu abgedruckt werden. Dadurch ist die Möglichkeit geboten, den Inhalt des Handbuchs reicher zu gestalten, ohne den Umfang wesentlich zu vermehren. Der Benutzer muß in Zukunft also u. U. zwei bis drei Jahrgänge zu Rate ziehn.

r. d. L.

Digitized by Google

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Behrend, S. Die Abwärme-Kraftmaschine. Halle a. S. 1902. 1 ℳ.

Brockhaus' Konversations-Lexikon. 14. vollständig neubearbeitete Auflage. Neue revidierte Jubiläums-Ausgabe. Band 9. Hencke bis Justa. Mit vielen Tafeln und Abbildungen. Leipzig. Berlin. Wien 1902. F. A. Brockhaus.

Eger, Dr. G. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. 2. Aufl. Berlin 1903. 15 ℳ.

Fessler, Dr. J. Nothilfe bei Verletzungen. Veröffentlichungen des Deutschen Vereins für Volkshygiene. München. Berlin 1902. 0,12—0,30 ℳ.

Golwig, F., Der elektrische Betrieb auf Vollbahnen. Wien 1902.

Grimshaw, Dr. R. Leitfaden für das isometrische Skizzieren. Hamm 1902. 1 ℳ.

Hausding, A. Fachwörter-Verdeutschungsbuch. 2. Aufl. Berlin 1903. 3 ℳ.

Hilscher, Dr. F. Das österreichisch-ungarische und das internationale Eisenbahntransportrecht. Schriften über Verkehrswesen, herausgegeben vom Club österreichischer Eisenbahnbeamten, Reihe 2 Band 1. Wien 1902. 5,20 Kr.

Lipinski, R. Das Recht im gewerblichen Arbeitsverhältnis. Heft 1. Leipzig 1902. 0,15 ℳ.

Rank, E. Die Eisenbahntariftechnik. Schriften über Verkehrswesen, herausgegeben vom Club österreichischer Eisenbahnbeamten. Reihe 1 Heft 1. Wien 1902. 1,40 ℳ.

Roessler, G. Elektromotoren für Gleichstrom. 2. Aufl. Berlin 1902. 4 ℳ.

Schelcher, Dr. W. Das Enteignungsgesetz für das Königreich Sachsen vom 24. Juni 1902. Sonderabdruck aus Fischers Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung. Band 25 Heft 1.

Schmidt, O. Kursbuch für den Viehverkehr im Deutschen Reich; gültig vom 1. Oktober 1902. Im amtlichen Auftrag. Berlin 1902. 1,30 ℳ.

Schneider, M. Maschinen-Elemente. 5. und 6. Lieferung. Braunschweig 1902. 6 ℳ.

Schubart. Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des preußischen Staates. 17. Aufl. Breslau 1902. geb. 1,60 ℳ.

Vanderlip. The American commercial invasion of Europe. Sonderabdruck aus Scribners Magazine. New-York 1902.

Digitized by Google

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

1902/1903. Heft 2.

Les automobiles.

Bayerische Verkehrshefte für Fortbildung im Verkehrsdienste. München.

1902. Heft 47 und 48.

Rückbeladung fremder Wagen.

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer. Bruxelles.

Heft 11. November 1902.

La réorganisation des chemins de fer de l'Etat danois et la participation des employés aux bénéfices de l'exploitation. — Les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ruraux, les chemins de fer et les tramways urbains en France en 1901.

Heft 12. Dezember 1902.

Des facteurs qui affectent la puissance des locomotives. — Puissance de traction des locomotives. — Nouvelles locomotives à grande vitesse. — Les usines centrales des tramways électriques. — Gare à marchandises de la Chicago Transfer & Clearing Co. — Vibrations dans les chemins de fer tubulaires.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

Heft 85. Vom 25. Oktober 1902.

Über Beleuchtung der Stellwerkräume.

Heft 88. Vom 5. November 1902.

Zur Frage der Verbesserung unserer Eisenbahnsignale bei Dunkelheit.

Heft 90. Vom 12. November 1902.

Vorsignallicht.

Heft 94. Vom 26. November 1902.

Haarmanns Kritik des Eisenbahngleises.

Heft 97. Vom 6. Dezember 1902.

Neuere Eisenbahnhochbauten.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

Heft 89. Vom 5. November 1902.

Ein neues Schwebebahnprojekt für Berlin.

Heft 93. Vom 19. Oktober 1902.

Die elektrische Stadtbahn von Paris.

Digitized by Google

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.

No. 43—52. Vom 23. Oktober bis 25. Dezember 1902.

(No. 43:) Pflichterfüllung und Dienstfreude. — (No. 44:) Von den Hausvaterpflichten und Rechten der Stationsvorstände. — (No. 45:) Eine Zeichengeber-Anlage. — (No. 46:) Ein Beitrag zu den Reformbestrebungen bei den sächsischen Staatseisenbahnen. — (No. 47:) Die deutsche Arbeiter-Unfallversicherung. — (No. 48:) Der Abs. 7 zu § 69 der Verkehrsordnung. — (No. 49:) Zugverspätungen, Wartezeiten und Nachbringen verspäteter Anschlußzüge. — (No. 50:) Heizung der Züge. — (No. 51:) Die Fahrgebühren des Zugbegleitungspersonals. — (No. 52:) Einiges über Frachtzuschläge im Güterverkehr.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Heft 45—47. Vom 8. bis 22. November 1902.

Moderne Lade- und Transporteinrichtungen für Kohle, Erze und Koks.

Heft 48. Vom 29. November 1902.

Ständerfräsemaschinen für Lokomotivzylinder.

The Economist. London.

Heft 3086. Vom 18. Oktober 1902.

The forthcoming Indian Railway reports.

Heft 3087 und **3088.** Vom 25. Oktober und 1. November 1902.

The London tube Railway schemes.

Heft 3091. Vom 22. November 1902.

South African Railways and tariffs. — American Railway working expenses.

Heft 3093. Vom 6. Dezember 1902.

Mexican Railways.

Heft 3095. Vom 20. Dezember 1902.

Railway management.

L'Economiste Français. Paris.

Heft 48. Vom 29. November 1902.

Les constructions de chemins de fer en Europe et aux Etats-Unis.

Heft 50 und **51.** Vom 13. u. 20. Dezember 1902.

Le rendement des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Желѣзнодорожное дѣло (Das Eisenbahnwesen). St. Petersburg. (In russischer Sprache).

1902. No. 32—43.

(No. 32:) Ein Franzose über die staatliche Finanzkontrolle und dessen russische Übersetzer und Kritiker. — (No. 33:) Die Güterbeförderung und Mittel zur Verbesserung derselben. — (No. 34 u. 35:) Die Erkrankungen der Eisenbahntelegraphisten aus Anlaß ihrer dienstlichen Obliegenheiten. — Selbsttätiger Stromschluß zur Zerstörung eines feindlichen Eisenbahnzuges während der Fahrt. — (No. 36:) Eine neue Art

Digitized by Google

der Beleuchtung für Eisenbahnstationen. — (No. 37:) Ein neues Verfahren zur Erwärmung von Wasser und Luft für die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebs, sowie für Industrie und Landwirtschaft. — Die Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen. — (No. 38 u. 39:) Über Schienenbefestigungsmittel. — Über Bahnsteige und Kuppelungsvorrichtungen. — (No. 40:) Über Torf, Torfkoks und Kreosot aus Torf. — (No. 41:) Die nordchinesische Eisenbahn. — (No. 42 u. 43:) Über die Eigenschaften des Stahls für Schienenlaschen. — (No. 44:) Die Wasserreinigungsmittel.

Engineering. London.

No. 1920—1929. Vom 17. Oktober bis 19. Dezember 1902.

(No. 1920, 1926 und 1928:) The electrification of the South London Tramway. — (No. 1921 und 1923:) Rio Grande bridge on the Pacific Railway of Costa Rica. — (No. 1921:) The progress of locomotive building in America. — (No. 1922:) The fight for Underground London. — British Railways. — (No. 1923:) Railway wheel lathe. — Railway versus trade. — Electrically driven cars on common roads. — (No. 1924 und 1926:) The strength of rails. — (No. 1925:) The American institute of electrical engineers. — Electric Tramways. — Surface contact systems. — Compound road locomotive. — Deeptunnel Railways. — A petrol-driven Railway inspection car. — (No. 1927:) Railway schemes in Parliament. — (No. 1929:) Brakes for electric tramways. — Rolling lift-bridge for the Chicago transfer Railway. — 40-ton self emptying coal wagon for the North eastern Railway. — Indian Railway property. — The Rupnarayan bridge, Bengal-Nagpur Railway.

Engineering News. New-York.

No. 39—48. Vom 25. September bis 27. November 1902.

(No. 39:) Handling fuel oil at Railway terminals. — (u. 43:) The New-York Rapid transit Railway. — Unit stresses and impact in old Railway bridges. — (No. 41:) The Aurora—Elgis—Chicago electric interurban Railway. — The new Westinghouse manufacturing plant and industrial town at Trafford City. — The construction and maintenance of Railway embankments. — (No. 42:) The Weehawken inclined Railway. — The joint use of underground conduits for high and low tension wires. — Signale for urban and interurban Railways. — Annual convention of the American Street Railway Association. — (No. 43:) 450-ft.-steel arch bridge over the Rio Grande on the Pacific Railway, Costa Rica. — Observations on the wear of Street Railway rails in Sheffield. — Fast express locomotive for the Big Four Railroad. — (No. 44:) A method of preparing and preserving records of Railway real estate. — Annual convention of the Association of Railway superintendents of bridges and buildings. — Railway pile drivers. — The design of Street Railway terminals. — Fall of a Railway bridge near Meadville. — Steel arch electric Railway bridge over the Vermillion river at Birmingham, Ohio. — (No. 48:) A Bollmann truss Railway bridge in service from 1862 to 1902. — Locomotive coaling station of the Wisconsin Central Railway at Fond du Lac. — Construction work on the Southern Pacific cut-off across the Great Salt Lake.

Digitized by Google

Le Génie Civil. Paris.

Heft 2. Vom 8. November 1902.

Traction électrique et traction à vapeur, comparaison au point de vue des accélerations.

Heft 6. Vom 6. Dezember 1902.

Le funiculaire de Weehawken.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 609. Vom 1. November 1902.

(u. 610:) Eine neue Feuerungsweise zur Einschränkung des Kohlenmißbrauchs. — Rizors Drucklufthammer zum Anhämmern von Sprengringen der Lokomotiv-, Tender- und Wagenradreifen. — Zur Feier der Vollendung der 5000. Lokomotive der Firma A. Borsig.

Heft 610. Vom 15. November 1902.

Die Herstellung der Arztwagen für die Hilfszüge der preußischen Staatsbahnen. — Feuerschutzmittel für Eisenbahnfahrzeuge.

Heft 611. Vom 1. Dezember 1902.

Die Erweiterung des elektrischen Betriebs auf der Orléansbahn in Paris.

Heft 612. Vom 15. Dezember 1902.

Selbsttätige Kupplungen für Eisenbahnfahrzeuge. — Versuch mit einer Dampfdynamo Schichau-Schuckert für elektrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen.

Der Großbetrieb. Berlin.

Heft 7. Vom 1. November 1902.

Kaufmannschaft und Staatseisenbahn.

Heft 8. Vom 15. November 1902.

Die Fortschritte der Kleinbahnenindustrie auf der Düsseldorfer Ausstellung.

Das Handelsmuseum. Wien.

Band 17. Heft 48. Vom 27. November 1902.

Eisenbahntarif und Handelsvertrag.

Illustrirte Zeitschrift für Klein- und Strassenbahnen (früher: **Die Schmalspurbahn**). Berlin.

No. 21—24. Vom 1. November bis 16. Dezember 1902.

(No. 21:) Über die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Kleinbahnen. — Düsseldorfer Ausstellung. — Die städtische Untergrundbahn Süd-Nord Berlin. — (No. 22 u. 23:) Die Luftdruckbremse von H. H. Böker & Co. — (No. 22:) Die Eigenschaften der Elektromotoren in ihrer Bedeutung für den Bahnbetrieb. — Die Fuhrwerksbahn der Aktiengesellschaft für Feld- und Kleinbahnenbedarf vorm. Orenstein & Koppel. — (No. 23:) Ein neues Betriebssystem für elektrische Bahnen. — (No. 24:) Anwendung von Kohlenwasserstoffmotoren für Traktionszwecke. — Die Entwicklung des Baus von Untergestellen.

Digitized by Google

Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Wien.

1902. Heft 10.

Die Erweiterung der City—Südlondonbahn nach Islington. — Über elektrischen Bahnbetrieb, unter besonderer Berücksichtigung der Isartalbahn.

1902. Heft 11.

Die erste Bergschwebebahn der Welt. — Durchführung von Ersparnissen im Betriebe elektrischer Straßenbahnen.

Monitore delle strade ferrate. Turin.

1902. No. 41—49. Vom 11. Oktober bis 6. Dezember 1902.

(No. 41:) Gli organici dei ferrovieri (fortges. in No. 42—44). — (No. 43:) L'organizzazione dell' esercizio ferroviario allo scadere delle convenzioni. — (No. 44:) La ritornitura accelerata d'acqua alle locomotive dei treni. — (No. 45:) Direttissima Milano—Bologna—Roma per Forli e Orte. — Le linee francesi d'accesso al Sempione. — (No. 47:) La ferrovia Cuneo—Nizza ed una linea economica da Vievola al Mare. — (No. 49:) Le ferrovie complementari al Senato.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 31—36. Vom 1. November bis 20. Dezember 1902.

(No. 31:) Tramwaybetrieb in Canada und in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Eisenbahnen und Städteentwicklung. — (No. 32:) Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn. — Zur allgemeinen Tarifreform. — (No. 33:) Einiges über deutschen Kanzleistil. — (No. 34:) Die Wiener Verkehrswege in stadtgeschichtlicher Beziehung. — (No. 34—36:) Die nordböhmische Transversalbahn von Teplitz nach Reichenberg. — (No. 35:) Die Ergebnisse der Blauölfeuerung der Lokomotiven der Schneebergbahn. — Ein österreichisches Lokomotivmodell in London. — (No. 36:) Hygiene auf Eisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

No. 43—52. Vom 23. Oktober bis 25. Dezember 1902.

(No. 43:) Staatsvoranschlag und Budget des Eisenbahnministeriums. — Das Automobil im Eisenbahnbetriebe. — (No. 44:) Die Eisenbahnen und die Industrie. — (No. 47:) Stand des Lokalbahnwesens in Böhmen. — (No. 48:) Das Verkehrswesen und die Industrie. — (No. 50:) Die Stellung der Tariffrage in dem Verstaatlichungsproblem. — (No. 51 und 52:) Der elektrische Betrieb auf Vollbahnen. — (No. 51:) Die gesetzliche Regelung des Lokalbahnwesens in Ungarn. — (No. 53:) Das Arrangement mit den Besitzern der 3%igen Südbahnprioritäten.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

1902. Heft 11.

Die elektrische Stadtbahn von Berlin. — Die günstigste Geschwindigkeit der Güterzüge — Wagen zum Befördern beschädigter achsenloser Eisenbahnfahrzeuge. — Die Wasserreinigungsanlagen der badischen Odenwaldbahnen.

Digitized by Google

Railroad Gazette. New-York.

Heft 42. Vom 17. Oktober 1902.

Possibilities in American locomotive design. — New shops at Montreal. — The Memphis shops of the Illinois Central. — The new works of the B. F. Sturtevant Co. — Consolidation locomotive for the Pittsburgh—Lake Erie. — Forty-ton gondola car with coke rack. — Three months of per diem. — Some thoughts on the legal and the social state of electric Railroads. — Accidents on electric Railroads. — Electric express and package delivery. — The Pennsylvania Railroad in New-York. — The convention of the American Street Railway Association. — Street Railroad Mutual Benefit association.

Heft 43. Vom 24. Oktober 1902.

Electro-pneumatic interlocking at Albany. — The Vanderbilt bolster and brake-beam. — The history of the Walschaert valve-gear. — The interlocking brake-shoe. — Oyden-Lucin cut-off, Central Pacific Railway. — A typical shop to serve a road or division equipped with 300 locomotives. — Compound six-wheel switching engine. — The Burlington cafe parlor cars. — A British eight-wheeler. — Locomotive coaling station of the Long Island Railroad. — An extra heavy driving wheel lathe. — Chappel's oblique gang tool. — Two new Bickford tools. — Front-end arrangement of the Intercolonial Railway of Canada. — Superheated steam in locomotives. — (u. 44:) A review of the Master Car Builders' convention of 1902. — The high-speed brake. — Railroad statistics of the United States to dec. 31 1901. — The Railroads of Rhodesia. — The Michigan Lake Superior hydraulic power plant. — Railroad accidents for the fiscal year. — The local Railroads of the St. Louis world's fair.

Heft 44. Vom 31. Oktober 1902.

Improvements at the Baldwin locomotive works. — Atlantic type locomotive for the Big Four. — Oil fuel for locomotives. — The little giant switch stand. — Morehead return trap. — The Martin metallic flexible conduit. — Increased accelaration on the Liverpool Overhead Railroad. — Improvements at the Rogers locomotive works. — Government accident reports for a year. — The Hungarian zone tariff. — One result of the Prussian high speed trials. — A British officer on American locomotives.

Heft 45. Vom 7. November 1902.

The new shops of the Atchison—Topeka—Sta Fé. — Good practice in the use of distant signals. — The Wabash station at Pittsburgh. — Heavy Pacific type locomotives for the Chicago—Alton. — The Smith metallic packing. — The Hicks car and locomotive works. — Man's natural right to have anthracite coal. — September accidents. — (No. 45, 46 und 47:) Railway signalling club. — The Consolidated Lake Superior Company.

Heft 46. Vom 14. November 1902.

Improvements on the Lackawanna since 1899. — Electric switch lighting. Chicago Transfer and Clearing Co. — A remarkable truck for electric

Digitized by Google

service. — The superintendent, the conductor and the engine man. — Signalling on the Lackawanna. — Improvements on the Great Northern. — The Chicago hearing on trans-Missouri live stock rates. — The Pennsylvania improvements of Altoona. — Gas power development.

Heft 47. Vom 21. November 1902.

The North River tunnels by the Sooysmith freezing process. — Improvements at the Chicago—North Western shops. — Standard coiling machine. — (u. 48:) Self cleaning locomotive front-ends. — Solid rolled steel car wheels. — Cooper's pneumatic shield. — The Grand Trunk station at Portland. — The Railroads of the Upper Congo. — Interlocking at Maumee River bridge. — The high-speed brake. — Railroad management in England and the United States. — Machine tools. — A chain bridge built in 1802. — A new line from the Ohio river to Lake Erie. — The Railroads of New-Zealand.

Heft 48. Vom 28. November 1902.

The electric Railroads in New-Jersey. — The new Railroad system of Cuba. — A new air compressor. — Power distribution near Glasgow. — Concrete piles. — Experiments with Serve steel tubes. — Recent discussion on discipline. — Signalling under the government. — Locomotive lubrication.

Heft 49. Vom 5. Dezember 1902.

The Grand Trunk Line to the Pacific. — The Koerting gas engine. — The Mc Kenna train-order holder. — Two high-speed electric cars. — A sliding chafing iron for passenger couplers. — Virtual grades for freight trains. — Consolidation locomotive for the Baltimore—Ohio. — A large universal wood worker. — Live stock and other rates in the West. — Per diem as a standard of measurement and per diem rules as practically applied at St. Louis terminals. — The chilled iron car wheel. — The use of graphite in air-brake triple valves. — Interstate Commerce Commission income report for the year to june 30, 1902. — British and American Railroad methods. — Records of the life of cross-ties. — A boiler explosion in Chicago. — Improvements in the Union Pacific. — Railroads and their relation to municipalities.

Heft 50. Vom 12. Dezember 1902.

Annual meeting of the American Society of Mechanical Engineers. — New locomotive repair shops of the Philadelphia—Reading. — Some notes on the Paris—Lyon—Mediterranean. — Engineering features of the Western Ohio. — A magnetic traction increaser. — The Moran flexible steam joint. — Electric traction on steam Railroads in Italy. — The New-York Central terminal. — The law makers and the Railroads. — Railroads in South Africa. — (u. 51:) The Blackwell's island bridge plans. — Malleable castings consolidation. — Ingolds by cars in sugar beet service. — Train accidents in the United States in October. — Freight train loads.

Digitized by Google

Heft 51. Vom 19. Dezember 1902.

A large coaling station for the Pittsburg—Ft Wayne—Chicago. — Atlantic type locomotive for the Vandalia. — Tablet exchanging apparatus, Caledonian Railway. — Electricity in Railroad shops. — The electric train staff on Raton Mountain. — Drawbar pull rating of engines. — Framing for box cars. — A structural steel underframing for freight cars. — One source of rail wear and flange wear. — The cost of passenger traffic. — Some features of recent British and American express locomotives. — Railroad taxes in the State of Michigan. — The steel plant at Monterey. — The great consolidations called trusts. — The oldest Railroad company in the world.

Railway Engineer. London.

Heft 11. November 1902.

The London and Northwestern engine Charles Dickens. — Six-wheels coupled express passenger engine, Great Western Railway. — Indian Railways 1901. — (u. 12:) Electricity in Railway signalling. — (u. 12:) Problems of electric Railways. — (u. 12:) Permanent way for Tramways and Light Railways. — Examples of bridge calculations. — Freight traffic on electric Light Railways.

Heft 12. Dezember 1902.

Wide suburban carriages, Great Eastern Railway. — Cape of Good Hope government Railways. — Distribution of rivets in iron and steel bridges. — Six-wheels coupled goods engines with tenders, Great Central Railway. — The effect of segregation on the strength of steel rails. — The rating of Railways in the United Kingdom. — Electric Tramways.

Railway News. London.

No. 2024—2032. Vom 18. Oktober bis 20. Dezember 1902.

(No. 2024:) Some Railway men in council. — The administration of the New-South-Wales government Railways. — The proposed mono-Railway in Kent. — (No. 2025:) The Lancashire and Yorkshire Railway. — The Metropolitan District and the London United Electric Railway and Tramway combination. — The London United Electric Railways bill. — Railway accidents in the United States and the United Kingdom. — American and British Railway travelling. — (No. 2026:) The Board of Trade report on British Railway. — Railway servants' hours of labour. — Southampton and its prospects. — Liquid fuel for locomotives. — London's tube Railways. — Light Railways. — Autocar trains for the North Eastern Railway. — Indian Railways in 1901. — (No. 2027:) Unproductive Railway capital. — The continental passenger traffic in the current year. — (No. 2028:) The increase in Railway working expenses. — The proposed Dover—Calais train ferry. — The Newhaven—Dieppe continental services. — A fog-signal economiser. — High-speed experiments in Prussia. — (No. 2029:) The London and Northwestern Railway library and literary association. — Sir William H. Preece on British Railways. — Signalling by electricity. — Six months' Railway accidents. — (No. 2030:) Dividend prospects of Railways. — London underground Railway schemes for

Digitized by Google

next session. — Electrification of the Cheshire lines and junction with the Liverpool Overhead Railway. — Parcels service on the District Railway. — (No. 2031:) American Railroad market. — Work of Light Railway Commission. — (u. 2032:) Egypt and its Railways. — (No. 2031:) New-South-Wales Railways. — Railways in Rhodesia. — (No. 2032:) Railway capital expenditure. — The promotion of electric tube Railways. — The battle of the brakes. — (No. 2033:) The new royal train of the London and Northwestern. — (No. 2033:) The London and Northwestern and its critics. — The Taff Vale Railway company's action against the A. S. R. S. — Large trucks and train loads. — — Lord Roseberry as a Railway director. — English Railway statistics. — American Railroad statistics. — Autocar trains on Railways.

Die Reform. Wien—Leipzig.

1902/1903. Heft 3.

Belagerungs- und Festungsfeldeisenbahnen. — Die Wienerwaldbahn.

1902/1903. Heft 4.

(und 5:) Die Eisenbahnen Bulgariens. — Moderne Tenderlokomotiven. — Bielatalbahn.

1902/1903. Heft 5.

Zugverspätung und Schadenersatz. — Typen amerikanischer Güterbahnhöfe.

1902/1903. Heft 6.

Die neue Schnellbahnlokomotive. — Eine neuartige Rangierbremse.

1902/1903. Heft 7.

Schutzmaßregeln gegen die Gefahren der elektrischen Oberleitung. — Die rasende Lokomotive. — Auswechslung des eisernen Überbaus der Moldaubrücke im Zuge der Prager Verbindungsbahn.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

Heft 5. November 1902.

Station centrale d'énergie de la Compagnie du Midi à Bordeaux-St. Jean. — Les wagons spéciaux affectés au transport des poissons vivants.

Heft 6. Dezember 1902.

Chariot formant trottoir au droit des passages à niveau situés près des bâtiments de recettes.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Heft 19. Vom 8. November 1902.

Die elektrische Straßenbahn Bremgarten—Dietikon.

Heft 20 und 21. Vom 15. bis 22. November 1902.

Elektrische Betriebssysteme, bezogen auf das Netz der Nordostbahn. Simplontunnel.

Digitized by Google

Teknisk Ugeblad (Technisches Wochenblatt). Kristiania.

1902. No. 41—48. Vom 9. Oktober bis 27. November 1902.

(No. 43:) Budgetter for de offentlige arbeider for terminen 1./4. 1903—31./3. 1904. — (No. 44:) Om flytning af skinner (Fortsetzung aus No. 40 und vorhergehenden). — (No. 46:) Jernbanedrift og ingeniör. — (No. 48: Jernbaneabninger.

Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt. Wien.

No. 120—147. Vom 21. Oktober bis 25. Dezember 1902.

(No. 124:) Betriebsergebnisse der ungarischen und der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im August 1902. — (No. 125 u. 128:) Europäische Donaukommission. — (No. 129 u. 135:) Eisenbahnverkehr im September 1902. — (No. 131:) Betriebsergebnisse der ungarischen und der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im September 1902. — (No. 145:) Eisenbahnverkehr im Oktober 1902. — (No. 146:) Betriebsergebnisse der ungarischen und der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Oktober 1902.

Журналъ министерства путей сообщенія. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1902. Heft 7.

Prüfung der Schienen, Radreifen und Achsen auf Festigkeit und Elastizität. — Unsere Eisenbahnpolitik nach neuen amtlichen Quellen (fortges. in Heft 8).

1902. Heft 8.

Geschichte der Erfindung, Entwicklung und Vervollkommnung der Lokomotive.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

Heft 44. Vom 31. Oktober 1902.

Die Einrichtung des elektrischen Distanzsignals mit absolut abhängigem Vorsignal (System Křižik) in der Versuchsstrecke Rothneusiedel—Oberlan.

Heft 46 und 47. Vom 14. und 21. November 1902.

Die Eisenbahnen quer durch Afrika.

Heft 49. Vom 5. Dezember 1902.

Die neuen Personenbahnhöfe in Dresden.

Heft 52. Vom 26. Dezember 1902.

Eisenbahnfahrbetriebsmittel auf der Düsseldorfer Ausstellung 1902.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Heft 43 und 49. Vom 25. Oktober und 6. Dezember 1902.

Die Lokomotiven der Gegenwart.

Heft 46. Vom 15. November 1902.

Der Bau des Simplontunnels. — Die Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf: das Eisenbahn- und Verkehrswesen.

Heft 47. Vom 22. November 1902.

Neuere Fortschritte im Lokomotivbau.

Digitized by Google

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.

Heft 11. November 1902.

Die Erheblichkeit der Behauptung der beklagten Eisenbahn, daß kein Schaden entstanden sei, gegenüber der Klage aus § 40 Intern. Übereink.

Heft 12. Dezember 1902.

Die Verwendung von internationalen Frachtbriefen im russischen Grenzverkehr.

Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen. Wiesbaden.

1902. Heft 3.

Der internationale Straßenbahnkongreß zu London. — Anspruch der Mitglieder einer Betriebskrankenkasse auf Krankengeld. — Auslegung des Haftpflichtgesetzes unter dem Sprachgebrauch des Bürgerlichen Gesetzbuchs. — Lohnanspruch bei Vorenthalten der Dienstleistungen.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Berlin.

No. 31—36. Vom 1. November bis 20. Dezember 1902.

(No. 31 u. 32:) Neuere Schutzvorrichtungen. — Über die Verkehrsabwicklung auf elektrischen Straßenbahnen. — (No. 33:) Stahlgleise für Lastwagen auf Landstraßen. — (No. 34:) Die Beziehungen zwischen den Straßenbahngleisen und dem Pflaster städtischer Straßen. — (No. 35:) Das neue Stadt- und Vorortbahnprojekt in Hamburg.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 83—101. Vom 22. Oktober bis 24. Dezember 1902.

(No. 83:) Die Bregenzer Waldbahn. — Jahresversammlung des deutschen Vereins gegen den Mißbrauch geistiger Getränke. — (No. 84:) Die neue Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes. — Die neuen Blitzzüge zwischen New-York und Chicago. — Die neue Hochspannungslokomotive von Siemens & Halske. — (No. 85 u. 86:) Gepäckbeförderung auf dem Bahnhof Quai d'Orsay der Orleansbahn in Paris. — Zur Entwicklungsgeschichte des Milchverkehrs. — (No. 86:) Haftung der Eisenbahn für Beschädigungen bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung. — Die Fahrgeschwindigkeit der amerikanischen Eisenbahnen. — (No. 87:) Die Güterbewegung auf den russischen Eisenbahnen im Jahre 1900. — Zur Frage der besseren Verwendung der Feuerrückstände der Lokomotiven. — Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahr 1901. — (No. 88, 89 u. 98:) Vereinfachung des Abrechnungswesens im Personen- und Gepäckverkehr. — (No. 89:) Eine elektrische Schwebebahn für Berlin. — (No. 90:) Zur Frage der Verbesserung unserer Eisenbahnsignale bei Dunkelheit. — (No. 91 u. 93:) Pollák-Virágscher Schnelltelegraph. — (No. 91:) Beseitigung des Baumwuchses an den Bahnstrecken. — (No. 91 u. 94:) Das Verkehrswesen im Kriege. — (No. 92 und 93.) Die Selbstkosten des Personenverkehrs. — (No. 92:) Die Osmiumlampe und ihre Bedeutung für die elektrische Wagenbeleuchtung. — (No. 94:) Zum 80. Geburtstag des Staatsministers von Maybach. — Der Streit um die Untergrundbahnen Londons. — (No. 95:) Englisches Urteil über die selbsttätigen Blocksignale der

Digitized by Google

amerikanischen Eisenbahnen. — Ersatz der Bauführerprüfung durch die Diplomprüfung. — Getreideanhäufungen auf den russischen Bahnen. — (No. 96 u. 97:) Der deutsche Eisenbahngütertarif Teil I. — (No. 96:) Die Schneeverwehungen auf den Eisenbahnen Rußlands. — (No. 97:) Selbsttätige Meldung über das Besetztsein von Gleisen und die Signalstellung. — Müssen Bäume und Sträucher an Bahnstrecken rücksichtslos beseitigt werden? — (No. 98:) Sicherheitsmaßnahmen gegen Zusammenstöße der Eisenbahnzüge von gleicher Fahrrichtung. — Die Unfallgefahr für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen. — (No. 99:) Zollabfertigung und Bahnbetrieb. — Die Rentabilität der sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1901. — Schweizerische Bundesbahnen. — (No. 100:) Zusammenfassung des Verkehrs der Berliner Stadtbahn und der anschließenden Vorortstrecken. — (u. 101:) Änderungen und Erweiterungen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. — Die Reform des Personentarifs der sächsischen Staatsbahnen. — (No. 101:) Der Simplontunnel.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.
Verlag von Julius Springer, Berlin N. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by

40°
Noworossiisk
Proch
Gagra
Suchum-Kale
Poti
Batum
Kirasan
Trebisond
Tokad
Baiburt
Ersingjan
Ersirum
Mured
Patu
Charput
Nerdschki
Malatia
Marrasch
Diarbekir
Urfa
Aintab
Dschesiret
Klis
Biredjik
Narran
Nissibin
Haleb
(Aleppo)
Ragga
Sindschar
Sermin
Es-Sa'an
Ed-Deir
Hama
Mejadin
Palmyra
Karjatin
Anah
Dschib
maskus
Syrische Wüste
Dschef
Kalat el-Achdar
Medaig Salich
El-Ala
Cheiber
Medina
40°
Verlag von Julius Springer

Binnenwasserstrassen und Eisenbahnen zwischen Manchester und Liverpool und der Manchester Seeschiffkanal.

Von

Dr. Bindewald, Hauptmann a. D. in Königsberg i. Pr.

Mit einer Uebersichtskarte. [1])

(Fortsetzung.)[2])

V. Der Manchester Seeschiffkanal.

d) Die Tarife des Kanals und die Behandlung der Güter auf den Docks.

Die für Benutzung des Kanals anfänglich zu erhebenden Gebühren waren in vier, dem Gesetz von 1885 beigegebenen Anlagen aufgestellt. Davon sind die ersten beiden unwesentlich; die dritte regelt die Abgaben auf das Seeschiff *(ship dues)*, zahlbar auf jede Registertonne, die vierte die Abgaben auf Güter in Gestalt von Hafengebühren und Kanalabgaben *(wharfage rates and canal tolls)*. Die Schiffsabgaben hatte der Reeder, die Abgaben auf Güter der Kaufmann zu bezahlen.

Der Kanal war für die Erhebung der Tarife in drei Abschnitte eingeteilt:

	Abschnitt
Eastham bis Runcorn Schwingbrücke	A
Runcorn Schwingbrücke bis Latchford Schleuse	B
Latchford Schleuse bis Hundsbank Manchester	C.

Die Schiffsabgaben wurden von der Kanalgesellschaft zunächst nur für Abschnitt A, also bis Runcorn erhoben; die Hauptstrecke bis Manchester blieb also frei. Erst vom 1. Januar 1901 an fand dann auf dem gesamten Kanal die Erhebung dieser Abgabe statt. Die ursprüngliche Liste 3 sah eine Einteilung des Kanals in drei Abschnitte überhaupt noch nicht vor. Diese aber soll hier gleich zugrunde gelegt werden, da sie, soweit Absatz A in Frage kommt, sofort in Kraft trat. So mag hier unter Übergehung einer Anzahl einzelner Abweichungen in beiden Häfen, Manchester und Liverpool, die zu weit in Einzelheiten führen würde, die im übrigen gleichmäßige, in ihren Grundzügen durch das Gesetz festgelegte Einteilung für die Schiffsabgaben folgen:

---

[1]) Die Karte befindet sich hinter S. 748 des Archivs für Eisenbahnwesen 1902.

[2]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 985.

Digitized by Google

Manchester Seeschiffkanal

	Zeit, nach deren Ablauf das Schiff Dockmiete zu bezahlen hatte	A		B		C	
		sh	d	sh	d	sh	d
Klasse 1. Zwischen Ps. Davids Head und Galloway, einschl. der Insel Man und der Insel Anglesan	14 Tage	0	2	0	2	0	1
Klasse 2. Zwischen Galloway und Duncans Bay, einschl. der Westküste Schottlands	14 „	0	4	0	2	0	1
Klasse 3. Alle Teile der Ost- und Südküsten Großbritanniens und der Westküste Irlands . .	14 „	0	5	0	3	0	1
Klasse 4. Alle Teile Europas nördlich Kap Finisterre und westlich Nordkap, ausschl. Kattegatt und Baltischer See	28 „	0	9	0	5	0	2
Klasse 5. Alle Teile des Kattegat und der Baltischen See, einschl. Schweden, das Weiße Meer; alle Teile Europas südlich des Kaps Finisterre außer dem Mittelmeer, die Kanarischen Inseln, die Azoren, Madeira	28 „	1	0	0	6	0	3
Klasse 6. Alle Teile der Ostküste von Nordamerika, Neufundland, Westindien, der Ostküste von Südamerika, der Westküste von Afrika, alle Teile des Mittelländischen Meeres, einschl. des Adriatischen und Schwarzen Meeres							
Klasse 7. Alle Teile von Südamerika südlich des la Plata, der Stille Ocean, Asien, Afrika östlich des Kaps der Guten Hoffnung	56 „	1	3	0	8	0	6

Wie ersichtlich, hatte in Manchester nach Ablauf einer bestimmten Frist ein Fahrzeug Dockmiete zu zahlen. Dasselbe war in Liverpool der Fall, jedoch hier durchweg erst nach Ablauf einer Zeit von zwei Monaten. Der Tarifsatz war in beiden Häfen der gleiche: 1 d für die Tonne und Woche und verdoppelte sich nach Ablauf von 6 Monaten.

Jene Liste 4 der Abgaben auf Güter umfaßte nach Art der Eisenbahntarife einige 1 400 Nummern verschiedener Waren, während dagegen

Digitized by Google

Hafen von Liverpool

	Dock-tonnage-abgabe sh	d	Hafen-abgabe[1] sh	d	Kai-abgabe sh	d	Summe sh	d
Klasse 1. Zwischen Ps. Davids Head und Galloway, einschl. der Insel Man und der Insel Anglesan	0	3	0	$0\frac{3}{4}$	0	$0\frac{1}{2}$	0	$4\frac{1}{4}$
Klasse 2. Zwischen Galloway und Duncans Bay, einschl. der Westküste Schottlands	0	$4\frac{1}{2}$	0	$0\frac{3}{8}$	0	$1\frac{1}{4}$	0	$6\frac{1}{8}$
Klasse 3. Alle Teile der Ost- und Südküsten Großbritanniens und der Westküste Irlands . .	0	6	0	$0\frac{1}{4}$	0	$1\frac{1}{8}$	0	$8\frac{1}{4}$
Klasse 4. Alle Teile Europas nördlich Kap Finisterre und westlich Nordkap, ausschl. Kattegat und Baltischer See.	0	10	0	$1\frac{1}{2}$	0	$2\frac{1}{2}$	1	2
Klasse 5. Alle Teile des Kattegat und der Baltischen See, einschl. Schweden, das Weiße Meer; alle Teile Europas südlich des Kaps Finisterre, außer dem Mittelmeer, die Kanarischen Inseln, die Azoren, Madeira	1	1	0	$1\frac{1}{2}$	0	$3\frac{1}{4}$	1	$5\frac{1}{4}$
Klasse 6. Alle Teile der Ostküste von Nordamerika, Neufundland, Westindien, der Ostküste von Südamerika, der Westküste von Afrika, alle Teile des Mittelländischen Meeres, einschl. des Adriatischen und Schwarzen Meeres	1	4	0	$1\frac{1}{2}$	0	4	1	$9\frac{1}{2}$
Klasse 7. Alle Teile von Südamerika südlich des la Plata, der Stille Ocean, Asien, Afrika östlich des Kaps der Guten Hoffnung	1	4	0	2	0	4	1	10

in den neuerlich ausgegebenen Listen die Zahl der Nummern ungefähr auf die Hälfte herabgesetzt und damit die Übersicht vereinfacht ist.

Für die Beförderung von Personen über den Kanal, sei hier vorweg genommen, beträgt der Höchstsatz 1 sh, der Mindestsatz 1 d, entsprechend den zurückgelegten Strecken.

[1] Weniger 25 %.

Digitized by Google

Der Transport von Vieh war zu Anfang folgendermaßen mit Abgaben belegt:

	Werftabgabe	Kanalabgaben		
		Sektionen		
		A	B	C
	sh d	sh d	sh d	sh d
Bullen, Kühe, Ochsen, Maulesel, Esel . . . . . (Stück)	0 2½	0 4	0 6	1 8
Pferde . . . . . „	0 5	0 8	1 0	1 8
Kälber, Ziegen, Lämmer, Schweine, Schafe . . . . . (je 20 Stück)	0 9	1 2	1 8	2 9
Jedes andere Tier . . . . . (Stück)	1 0	1 3	2 0	3 0
Geflügel . . . . . (in Packung)	0 1	2 10	4 3	7 1
Vögel . . . . . „	0 1	2 10	4 3	7 1

Von den zahlreichen damals festgesetzten Waren-Tarifen seien hier einige wenige hervorgehoben:

Für die Tonne	Werftabgabe	Kanalabgaben			Zusammen über den Kanal in Manchester	Zusammen[1]) über Liverpool in Manchester
		Abschnitte				
		A	B	C		
	sh d	sh d	sh d	sh d	sh d	sh d
Baumwolle	1 9	2 6	2 7	4 3	6 0	13 8
Wolle	1 9	2 6	3 0	5 0	6 9	16 5
Zucker (raffiniert) . .	1 6	1 8	2 6	4 2	5 8	17 11
Zucker (nichtraffiniert)	1 1	1 4	2 0	3 4	4 5	12 2
Speck und Schinken .	1 1	2 0	3 0	5 0	6 1	15 0
Gepökeltes Fleisch . .	2 0	2 0	3 0	5 0	7 0	17 5
Getreide	0 6	1 6	2 2	3 8	4 2	9 11
Früchte (Apfelsinen) .	0 8	2 0	3 0	5 0	5 8	15 0
Petroleum	0 10	1 10	2 9	4 7	5 5	14 5
Talg	1 2	1 8	2 6	4 2	5 4	13 6
Eisenerz	0 2½	0 10	1 3	2 1	2 4½	6 11
Holz	0 3	1 8	2 6	4 2	4 5	9 5

[1]) Vergl. Archiv 1902 S. 853.

Digitized by Google

An jene dem Gesetz angefügten Tariflisten schloß sich sodann das hier folgende Verzeichnis von nicht in der vorhergehenden Liste enthaltenen Waren, deren Tarife vom Handelsamt in London festgestellt waren:

Art der Waren	Zwischen Eastham und		
	Runcorn	Latchford	Manchester
	für die Tonne		
	A	B	C
	sh d	sh d	sh d
Klasse A	0 6	0 9	1 0
„ B	1 0	1 6	2 0
„ C	1 6	2 3	3 0
„ 1	2 0	3 0	4 0
„ 2	2 6	3 9	5 0
„ 3	3 0	4 6	6 0
„ 4	3 6	5 3	7 0
„ 5	4 0	6 0	8 0

Endlich folgte eine Liste von Waren, die zu herabgesetzten Preisen auf Gefahr des Eigentümers, entsprechend einer von Zeit zu Zeit bei der General-Eisenbahnklassifikation herausgegebenen Anzeige, jedoch nur für die ganze Strecke Eastham—Manchester befördert werden.

	Klassentarife für Abschnitt C	Herabgesetzte Klassentarife für Artikel mit den Nummern x y z in der Allgemeinen Güterklassifikation der Eisenbahnen		
		x	y	z
	für die Tonne	für die Tonne		
	sh d	sh d	sh d	sh d
Klasse A	1 0	0 11	0 10	0 10
„ B	2 0	1 11	1 9	1 7
„ C	3 0	2 8	2 7	2 5
„ 1	4 0	3 7	3 5	3 2
„ 2	5 0	4 6	4 3	4 0
„ 3	6 0	5 5	5 2	4 10
„ 4	7 0	6 4	6 0	5 7
„ 5	8 0	7 3	6 10	6 5

Digitized by Google

Die Abgaben auf Güter werden in Manchester nur vom Verkehr erhoben, der den Schiffskanal bei Eastham betritt oder verläßt, während für Verkehr, der nicht die Mündung berührt, besondere Abmachungen zur Anwendung gelangen. Güter, die auf einem Abschnitt des Seeschiffkanals zur Ausschiffung gelangen und demnächst auf einen anderen Abschnitt übergeführt werden, haben nur die Kanal- und die Werftabgabe des letztbesuchten Abschnitts zu erlegen und, falls es sich um Ausfuhrgüter handelt, werden nur die Kanal- und die Werftabgabe bezahlt, aus welcher der Verkehr stammt. Güter können im Kanal von einem Seeschiff zum andern zu den gleichen Abgaben und denselben Festsetzungen, wie in den Docks des Liverpooler Hafenamts, umgeladen werden, ausgenommen da, wo die Abgabe des Abschnitts A geringer ist, indem diese dann zur Anwendung gelangt.

Es folgt sodann eine Reihe eingehender Bestimmungen über die Behandlung auf den Kais, aus denen hier nur hervorgehoben sei, daß diese stets auf Gefahr des Eigentümers lagern, sei es auf den Kais, sei es in den Lagerhäusern, und daß die Gesellschaft keinerlei Verantwortlichkeit übernimmt, daß für die Bezahlung der Abgaben der Einführer haftet, daß die Güter innerhalb 72 Stunden nach der Landung abgeholt werden müssen, widrigenfalls sie von der Gesellschaft in Besitz genommen und auf Kosten und Gefahr des Einführers geborgen werden.

Nach Sektion 146 des Gesetzes hat die Gesellschaft das ausschließliche Recht, sowohl alle Arbeit der Ladung wie Entladung der Schiffe, als auch die Beförderung der Waren über die Docks zu verrichten und zwar entsprechend den wirklichen Kosten der Arbeit und der Löhne der Aufseher, sowie der Ausgaben für Bureau und Material, wozu sich 10 % auf diese Beträge und $2^1/_2$ % für etwaige Zufälle und Verluste gesellen. Kaiabgaben sind nicht zu zahlen, wenn direkte Überführung der Ware zwischen Seeschiff und Eisenbahnwagen, Lastwagen, Flußschiff ausführbar ist, auch Wiegen, Zählen, Sortieren oder andere derartige Dienste nicht verlangt werden. Die Kaiablieferungsabgabe — ungefähr entsprechend der Masterporterage in Liverpool — umschließt folgende Dienste: Empfangnahme des Gutes vom Seeschiff, Wiegen, sofern dieses zu den im allgemeinen zu wiegenden Gütern gehört, Zählung, Bezeichnung, Verstauen auf dem Kai usw., Ladung in Frachtfuhrwerk, Eisenbahnwagen oder Flußschiff. Besondere Sätze sind für Massengüter, z. B. Kohlen usw., gewährt.

Für Güter auf Durchgangssätze mit der Eisenbahn in das Inland ist, falls die Kanalgesellschaft der Verfrachter ist, die Kaiablieferungsabgabe in dem Durchgangssatz mit begriffen. Es muß jedoch die Kanalgesellschaft 24 Stunden vorher benachrichtigt werden, in welchem Falle sie dann die Verantwortung übernimmt.

Digitized by Google

Für Lagerung der Güter unter freiem Himmel wie in den Lagerhäusern, ebenso für die Benutzung der Kräne sind besondere Tarife in Geltung. Auch sind die Schlepp- und Lotsengebühren geregelt, diese nach Gesetz dahin, daß, falls ein Schiff eines Lotsen bedarf, dieser nur von der Kanalgesellschaft gestellt wird. Die direkte Verbindung mit den Eisenbahnen war damals erst geplant, da sich diese noch zurückhielten. Damit blieb natürlich auch die Einführung von Durchgangssätzen zunächst noch ein frommer Wunsch; schon 1895 half sich jedoch hier die Kanalgesellschaft, worauf noch zurückgekommen werden wird. Immerhin mag hier zum Vergleich zwischen Manchester und Liverpool aus der großen Anzahl solcher Durchgangssätze nach einer Anzahl von Städten des Inlands ein beschränkter Auszug nach Stadt und Ware folgen:

	Von Seeschiff Manchester	Von Seeschiff Liverpool	Ersparnis für Manchester
	sh d	sh d	sh d
Baumwolle (roh in Ballen) nach			
Blackburn	12 0	15 6	3 6
Bolton	10 0	13 6	3 6
Bury	10 0	15 4	5 4
Oldham	11 0	15 11	4 11
Speck u. Schinken (in Packen) nach			
Birmingham	25 0	25 7	0 7
Leeds	18 6	21 5	2 11
Wolverhampton	22 0	23 0	1 0
York	23 0	25 7	2 7
Getreide (zu 4 Tonnen) nach			
Derby	10 6	13 4	2 10
Leeds	10 0	12 0	2 0
Rochdale	6 8	10 9	4 1
Bradford	10 0	12 0	2 0
Holz (zu 2 Tonnen) nach			
Halifax	9 2	12 9	3 7
Derby	10 6	13 7	3 1
Sheffield	9 2	14 0	4 10
Burnley	9 0	12 4	3 4

Für den Bridgewater-Kanal wurden keine Tarife veröffentlicht. Diese haben ungefähr die gleiche Höhe, wie die der konkurrierenden Eisenbahnen. Der Kanal befördert nur Fahrzeuge bis zu 60 t und hat eine Anzahl besonderer Ladeplätze.

Die außerordentliche Vereinfachung der Behandlung der Waren auf den Manchester Docks bei ihrem Laufe über die Kais gegenüber dem veralteten und umständlichen Verfahren, das im Liverpooler Hafen noch immer ausgeführt wurde, nicht weniger, als die Verbilligung gegenüber jenem, die ja übrigens unter dem Einfluß des neu auftretenden Wettbewerbers sich auch dort allmählich angebahnt hatte, die Unterlassung jeden unwürdigen Zwanges auf den Kaufmann hinsichtlich der Beförderung seiner Waren waren zweifellos große Vorzüge des Manchester Seeschiffkanals und seiner Dockverwaltung gegenüber seinem Rivalen, dem allerdings — mindestens in den ersten Jahren — besser geschultes Personal, eine glattere Erledigung, ein besserer Apparat aller Einrichtungen für die Bewegung der Güter nach dieser Richtung doch immerhin noch ein bedeutendes Übergewicht gab.

e) Der Kanal und seine Wettbewerber 1894—1896.

Als am 1. Januar 1894 Kanal und Hafen von Manchester dem Verkehr übergeben wurden, waren beide, wie oben erwähnt, noch unfertig. Die Ausführung der erforderlichen Bauten, die Herstellung all der für den Verkehr notwendigen Einrichtungen hemmte natürlich diesen in seiner Entwicklung, die daher in den ersten Jahren nicht einen solchen Lauf nahm, wie er der Bedeutung des jungen Hafens in dem Wettbewerb mit seinen gewaltigen Nebenbuhlern entsprach. Die Entwicklung bis 1896 sei daher hier nur in großen Zügen wiedergegeben; sie erreichte nach Tonnenzahl und Erträgnissen nicht annähernd die Berechnungen der Unternehmer, wie die nebenstehende Zusammenstellung (S. 257) dartut.

Dabei ist hinsichtlich der Tonnenzahl festzustellen, daß hier der ganze Verkehr nach und von Runcorn einbegriffen ist, der vor dem Bau des Manchester Seeschiffkanals dem Hafen von Liverpool zugerechnet worden war. Es war das also nicht insgesamt neu durch den Seekanal erstandener Güterverkehr, vielmehr überwog in 1894 sogar noch die nach Runcorn gesandte Tonnenzahl diejenige nach Manchester. Andererseits lieferte die Tonnenzahl auch nicht volle Erträge, da ein Teil, hauptsächlich Salz, früher auf Grund alter Verträge frei über den unteren Mersey gegangen, infolgedessen durch das Gesetz auch von Kanalabgaben befreit war, endlich die Kanalgesellschaft, um nur erst einmal den Verkehr heranzuziehen, geringere Frachttarife erhob, als angesetzt war. Bitter

Digitized by Google

Verkehr auf dem Manchester Seeschiffkanal
(ausschl. Brigewater Kanal)

1. nach Berechnung		2. in Wirklichkeit
a) des Rothschildschen Prospects für das 1. Jahr der Eröffnung	b) der Unparteiischen für das 2. Jahr der Eröffnung	
also 1894 = 3 000 000 t mit einem Ertrage von		1894 = 686 158 t
	also 1895 = 4 428 532 t mit einem Ertrage von	1895 = 1 087 443 „
		1896 = 1 509 658 „ mit Erträgen von
1894 = 885 000 £		1894 = 97 901 £
	1895 = 665 630 £	1895 = 137 473 „
		1896 = 182 330 „

beklagte sich noch im Jahre 1895 der Generaldirektor Bythell, daß noch immer ein Teil des Verkehrs ohne Abgaben zu zahlen oder mit niedrigeren Abgaben, als vorgeschrieben, über den Kanal gehe: manche Händler machten nur Gebrauch vom Kanal gegen Zugeständnisse in irgend einer andern Richtung; manche wieder hielten ihre Güter zurück, bis sie Tarife erhielten, bei denen die Gesellschaft gar nicht bestehen könne; ja viele, die den größten Vorteil aus dem Kanal zögen, wären die „Allerhappigsten" *(the most grasping)*; dazu wäre die Gesellschaft trotz aller Versuche, auf Barzahlung zu bestehen, sehr oft genötigt, Kredit zu geben.

Obgleich von der betriebsamen Kanalgesellschaft alles aufgeboten wurde, den Verkehr heranzuziehen — natürlich hatte die Kanalgesellschaft gerade wie die Eisenbahngesellschaften ihre Agenten, welche die Kunden aufsuchten und zur Benutzung des Kanals aufforderten — versagte dieser doch vorerst. Dazu trug nächst den oben erwähnten Gründen in erster Reihe das Mißtrauen in die technische Leistungsfähigkeit des Kanals sehr wesentlich bei; dann aber war gerade zu damaliger Zeit nach einem nicht unbedeutenden Niedergang auf dem Gebiet des ganzen englischen Handels erst eine allmähliche Hebung vorhanden. Das bewiesen auch die Rückgänge der Eisenbahngesellschaften und des Liverpooler Hafenamts in den Jahren 1892 und 1893. Bythell hatte nicht Unrecht, wenn er auf diesen allgemeinen Tiefstand hinweisend sagte, zu einem unglücklicheren Zeitpunkt hätte das Unternehmen garnicht ins Leben treten können. Aber das war doch nur ein schwacher Trost: denn

Digitized by Google

einmal war 1894, wie gesagt, schon wieder eine aufsteigende Tendenz vorhanden und dann hatten grade s. Z. die Unternehmer den angeblichen Rückgang so vieler Geschäfte den hohen Tarifen der Eisenbahnen und des Liverpooler Hafenamts zugeschoben; somit hätte der billigere Transport auf dem Kanal Abhilfe bieten und gewähren müssen. Immerhin war das allerdings nur ein Faktor, während zumal der überseeische Handel im großen und ganzen von deren vielen beeinflußt wird, die sich mehr oder weniger auf ihn in seiner Gesamtheit oder auf seine einzelnen Zweige geltend machen; Kriege, wie internationale Veruneinigungen, Zollerhöhungen, finanzielle Störungen, Streiks, Preisschwankungen, Ernteergebnisse und mancherlei Sondererscheinungen verfehlen ihre Wirkung hier nicht.

Dem Ausfall des Verkehrs im ganzen gegenüber jenen Berechnungen entsprach natürlich der in den einzelnen Gütern. Zunächst in der Einfuhr.

Hier kam für den Kanal vorwiegend das Hauptgut, auf das er gerechnet hatte, die Baumwolle in Betracht. Die Unternehmer hatten spätestens für das zweite Jahr nach Vollendung des Kanals auf 336 000 t mit einer Einnahme für den Kanal von 100 800 £, später aber auf fast das Doppelte gerechnet. Tatsächlich brachte das Jahr 1894 nur 12 589 t Baumwolle den Kanal herauf nach Manchester, und das zweite Jahr nach Fertigstellung des Kanals 1895 steigerte diese Zahl noch nicht einmal auf das Doppelte: es kamen 23 340 t, mithin 312 660 t weniger, als jene Schätzungen angenommen hatten. Es war hier also die Opposition mit ihren Behauptungen im Recht geblieben. Aber von dieser geringen Menge Baumwolle, die gekommen war, war wiederum nur der geringste Teil amerikanischen Ursprungs. Die amerikanische Zufuhr jedoch gerade galt es, allmählich zu gewinnen. Nur damit konnte nachhaltig eine allmähliche Sicherung dieses kostbaren Gutes für Manchester und seinen in Aussicht genommenen Markt erreicht werden. Natürlich hatten sich bei der Bewegung dieses nun seit reichlich einem Jahrhundert zwischen ungefähr den gleichen Orten in ungeheuren Mengen beförderten Gutes bestimmte geschäftliche Bahnen, von alters her gefestigte Verhältnisse entwickelt, die nicht auf einmal von heute zu morgen zu verändern waren. Immerhin versuchte die Kanalgesellschaft alles, da einzudringen, und das Jahr 1896 brachte auch bereits einen wesentlichen Zuwachs, indem 66 234 t über den Kanal gingen; aber selbstverständlich ging das doch nur Schritt für Schritt. Es bedurfte vieler Jahre, hier festen Fuß zu fassen. Hier nur ein Beispiel: Ein großer Teil der amerikanischen Baumwolle ging nach Europa und England auf Dampfern, die durch bestimmte Firmen gechartert waren. Diese Firmen ließen an verschiedenen Häfen anlegen und verdingten den Frachtraum an bestimmte Reeder, die nun ihrerseits den Frachtbrief für Liverpool ausstellten, infolgedessen die Baumwolle auch dahin ging. Die

Digitized by Google

Kanalgesellschaft bot nun jenen Firmen 10 % Preisermäßigung auf die Tonne an Kanalabgabe, wenn sie in ihren Frachtbrief die Möglichkeit aufnahmen, die Baumwolle auch nach Manchester und zwar für dieselbe Fracht, wie nach Liverpool zu bringen. Ebenso wurde allen Schiffseignern mitgeteilt, daß ihren Dampfern bei der Fahrt über den Kanal 1 sh 2 d für die Registertonne Baumwolle weniger berechnet würde, als wenn sie in Liverpool entladen würden, da ja damals die Ladung und nicht das Schiff mit der Abgabe belegt war.

Wurde so von der Kanalverwaltung alles aufgeboten, durch Unterbietung den wertvollen Baumwollenverkehr Manchester zuzulenken, da dieser nicht, wie man gehofft hatte, von selbst erschien, so wurde außerdem bei jeder Gelegenheit an den Patriotismus auch der beteiligten Interessenten aus Lancashire, insbesondere der aus Manchester appelliert. Das versuchte nicht nur in jeder Aktionärversammlung der Generaldirektor Bythell, indem er besonders die Spinner als „die Herren der Situation" bezeichnete, die es in der Hand hätten, die Ware „auf ihrem Kanal" kommen zu lassen, sondern u. a. 1892 auch der Vorsitzende der Manchester Baumwollenvereinigung, der die Mitglieder energisch aufforderte, zum Vorteil des Kanals zu handeln und zu wirken, und diese Angelegenheit zunächst einmal nicht als eine solche von „Pfund, Schilling und Pence" anzusehen — eine Mahnung, die übrigens den Glauben nahe legen muß, daß die Kanalbeförderung zu damaliger Zeit doch kaum eine wesentliche Ersparnis einschloß, wie denn auch die Bemerkung, daß man nicht erwarten könne, alle Schwierigkeiten schon bei Beginn behoben zu sehen, noch auf Unzuträglichkeiten anderer Art zurückschließen läßt. Aber auch dieser Appell verfehlte in der Hauptsache seine Wirkung. Der Handel am wenigsten wohl läßt sich durch patriotische Regungen bestimmen, sein Element ist die Beweglichkeit, er wählt seine Bahnen nach seinem Vorteil, recht eigentlich nach „Pfund, Schilling und Pence".

Dazu wirkte wesentlich mit, daß der Raum, den die Baumwolle einnimmt, im Verhältnis zu ihrem Werth gering ist; dem entsprechend erwies sich die Geldersparnis von 6 bis 7 sh für die Tonne, die, wie schon erwähnt, rund einen Wert von 50 £ darstellt, auf dem Kanal- gegenüber dem Eisenbahnwege, der dazu den für die Baumwollempfänger bedeutenden Vorzug schnellerer, sicherer Lieferung bot, nicht bedeutend genug, diesen zu verlassen, zumal Liverpool im Jahre 1896 die Dock- und Stadtabgabe auf die Tonne Baumwolle um 1 sh herabsetzte, somit die Gesamtersparnis noch geringer wurde. Dann aber blieb für dieses Gut, ganz abgesehen von seinem früher geschilderten, durch die Verhältnisse bedingten besonderen Lauf, zunächst immer der Liverpooler Markt ausschlaggebend. So lange dieser nicht, wie jener Parlamentszeuge sehr

Digitized by Google

richtig bemerkt hatte, mit all seinen Personen, Bureaus und gesamten Einrichtungen nach Manchester übersiedelte, erschien eine Einführung der Baumwolle in namhaftem Wettbewerb mit Liverpool, dem bedeutendsten Baumwollenmarkt der Welt, ausgeschlossen.

Schon damals versuchte Manchester einen derartigen Markt zu errichten, ein Gedanke, dessen Verwirklichung, wie ein Blick auf die Karte zeigt, ja schon wegen seiner räumlich näheren Lage zu den großen Spinnplätzen, im Verein mit der Ersparnis, die der Kanal herbeiführen sollte, eine gewisse Aussicht auf Erfolg bot, aber natürlich auch die Aufwendung nicht unbedeutender Mittel erforderte. Es muß auf diese Frage — auch später noch — genau eingegangen werden, da in ihrer Lösung in umfassendem Maße der Schlüssel für den Erfolg des Manchester Seeschiffkanals zu suchen ist — einmal weil die Baumwolle ein wertvolles Gut ist, das hohe Frachten tragen kann; sodann aber in Hinsicht auf die Bedeutung Manchesters als Durchgangsplatz für die Rohstoffe und ganz überwiegend später für die veredelte Ware. Gelang Manchester die Durchführung dieses seines Planes in bedeutendem Umfange, ja sogar zunächst nur in gewissem Maße, etwa in einer Teilung des Baumwollenmarktes mit Liverpool, so konnte im wesentlichen der Erfolg des Kanals und seiner Docks als gesichert gelten; sonst blieben letztere, die doch immer den Schwerpunkt des Gesamtunternehmens bildeten, in so unmittelbarer Nähe des gewaltigen Welthafens Liverpool stets nur solche zweiter Ordnung, konnten auch niemals das finanziell schwer belastete Unternehmen rentabel machen — eine Aufgabe, die eben ganz wesentlich ihnen zufiel. Daß übrigens eine solche Teilung des Markts, von der in Manchester aus leicht erklärlichen Gründen zunächst immer mit Vorliebe gesprochen wurde, überhaupt in der Praxis dauernden Bestand gehabt hätte, muß füglich bezweifelt werden. Einer dieser Märkte mußte doch schließlich ausschlaggebend werden, damit war dann das Schicksal des anderen besiegelt. Darüber waren sich beide Wettbewerber nicht weniger klar, wie über die hohe, geradezu bestimmende Bedeutung des Baumwollenmarktes für die des ganzen Hafens — daher beiderseits die Anspannung jeden Nervs in diesem großartigen Konkurrenzstreit.

„Tatsächlich ist", führte Generaldirektor Bythell in der Actionärversammlung 1895 aus, „der Kanal bisher ein Fehlschlag gewesen, soweit es galt, irgend etwas, wie einen angemessenen Teil des Baumwollenhandels uns zu sichern. Die Einfuhr Manchesters — über den Kanal — erreichte in 1894 nur 13 600 t, während die Liverpools während derselben Zeit 800 000 t betrug. Nun hätte seit dem 1. Januar des vergangenen Jahres jedes Baumwollenschiff von Amerika, ausgenommen die wenigen großen Segelschiffe, die von New-York zuweilen, aber nicht in großen Mengen

Digitized by Google

Baumwolle herüberbringen, den Kanal nach Manchester heraufkommen können. Spinner wissen und räumen ein, daß eine bedeutende Ersparnis für die Einfuhr über Manchester gegenüber der über Liverpool ist.“ Diese Ersparnis, fuhr er fort, sei kürzlich von kompetenter Seite in einer Versammlung der Baumwollenvereinigung in Liverpool, einer fünfprozentigen Herabsetzung der Arbeitslöhne gleichgestellt worden; alle diese Ersparnisse seien innerhalb wie außerhalb der Saison von den Bewohnern Manchesters vor und nach der Eröffnung des Kanals ausposaunt worden. Besprechungen mit Spinnern hätten stattgefunden und es sei für den ganzen Handel praktisch geworben — und doch, dieses Resultat! Bythell stellte dann eine Baumwollenvereinigung von 240 Mitgliedern in Aussicht, die, mit reichlichen Kapitalien ausgerüstet, einen Markt einrichten wollte, und gab schließlich der Hoffnung Ausdruck, daß es den vereinten Anstrengungen gelingen werde, diesen so wichtigen Handel, namentlich aber die ungeheuren amerikanischen Baumwollensendungen nach Manchester zu bringen. — Diese Hoffnung trog. Liverpool behauptete, obgleich seine Baumwolleneinfuhr in 1895 so bedeutend zurückgegangen war, daß es einen besondern Untersuchungsausschuß zur Erkundung der Ursachen einzusetzen für nötig befand, in diesen Jahren seinen schon seit einem Jahrhundert eingenommenen, bei weitem ersten Platz in der Rohbaumwolleneinfuhr unter den Häfen der Vereinigten Königreiche.

Waren in der Einfuhr der Wolle in diesen ersten Jahren dem Kanal einige übrigens bescheidene Erfolge beschieden, so enttäuschte dagegen die des Getreides, auf die man so große Hoffnungen gesetzt hatte: 474 550 t mit einem Ertrage von 102 819 £ hatten über den Kanal in die Manchester Docks einlaufen sollen, in 1895 trafen jedoch nur 35 688 t ein, nachdem das Jahr 1894 deren nur 14 879 gebracht hatte. Auch in diesem Handel war Liverpool bisher für die ungeheure Bevölkerung Lancashires, aber auch für weitere Bezirke Englands ganz vorwiegender Verteilungshafen gewesen, da dieses ja bekanntlich zu drei Vierteln auf ausländische Einfuhr angewiesen ist. Daher hatten ausschließlich mit Getreide geladene Seeschiffe stets Liverpool angelaufen, während bis Mitte 1895 im ganzen nur zwei ausschließlich Korn bringende Seefahrzeuge den Kanal nach Manchester hinaufgefahren waren. Alles andere Getreide war in Teilladungen eingetroffen. Auch hier liefen die Verbindungen und Kontrakte bestimmter Firmen nach bestimmten Orten, und es bedurfte z. B. hinsichtlich dieses Handels einer Verständigung mit der Londoner Kornhandelsgesellschaft, um Seeschiffe mit vollen Kornladungen neben den Südhäfen oder Irland auch Manchester anlaufen zu lassen. Noch Anfang 1896 klagte Bythell im Rückblick auf das Jahr 1895, daß Manchester nur 36 000 t Getreide — dabei meist solches für Pferde und Vieh — Liverpool

Digitized by Google

dagegen fast 2 Millionen, also mehr als 50 mal so viel eingeführt habe, und daß trotzdem der bei weitem größere Teil des letzteren in näher an Manchester als an Liverpool gelegenen Plätzen verbraucht worden sei. Er forderte die Getreidehändler wie Konsumenten zum Zusammenschluß auf, den Handel direkt nach Manchester zu bringen.

Auch die nordamerikanische Vieh- und Lebensmitteleinfuhr fand in diesen Jahren noch nicht annähernd ihren Weg in dem erhofften Umfange über den Kanal. Allerdings waren die Schlachthäuser, deren Errichtung die Stadtverwaltung von Manchester übernommen hatte, noch nicht vollendet, für erstere natürlich ein nicht unbedeutendes Hindernis. Gleicherweise war der Handel mit gefrorenem Fleisch aus Australien noch ganz zurückgeblieben, obgleich für diesen die Kühlhäuser wenigstens im Jahre 1895 fertiggestellt waren. Auch hier konnte erst sehr allmählich die Einleitung von Verbindungen direkten Handel nach Manchester entwickeln. Für Lebensmittel allein war in die Berechnung der Unternehmer ein Posten von 63 386 t mit einem Ertrag von 19 015 £ für die Kanalgesellschaft eingestellt gewesen; in 1894 war noch nicht der dreißigste, in 1895 noch nicht der dreizehnte Teil dieser Zahlen erreicht. „Diese vier Beispiele — Baumwolle, Korn, amerikanische Lebensmittel und Vieh, sowie der australische Handel — zeigen, was für eine zähe Arbeit dazu gehört, solchen Handel einzufangen; und so hart wir arbeiten, wir können die Verhältnisse nicht über einen bestimmten Punkt hinaus beschleunigen; es gibt eben so viele Faktoren, von denen wir abhängig sind und die nicht ohne weiteres in dem Bereich unserer Machtsphäre stehen," klagte der energische Generaldirektor in einer Versammlung von 1895 den Aktionären. Das war eine andere Sprache, als die früher von den Unternehmern vor den Parlamentsausschüssen beliebte.

An Früchten und Gemüse hatten die Unternehmer im zweiten Jahr 105 000 t mit einem Ertrag für die Gesellschaft von 25 000 £ erwartet; diese Zahlen wurden in beiden Jahren nicht annähernd erreicht. Einigermaßen entwickelt war nur die Einfuhr von Apfelsinen in Höhe von 11 504 t in 1894 und 20 508 t in 1895. Die in 1894 1 480 t betragende Einfuhr von Äpfeln ging bereits im folgenden Jahre auf 189 t zurück. Die Mehrzahl anderer Fruchtarten war zunächst gar nicht vertreten, erst in 1896 fand eine Einfuhr von eingemachten Früchten in einigem Umfange statt, während die roher Früchte fast ganz nachgelassen hatte. Der Wert der Gemüseeinfuhr betrug nur 9 673 £ und 10 786 £.

Ein Handel, der sich verhältnismäßig am schnellsten entwickelte, wenn auch ebenfalls nicht annähernd in dem berechneten Maße von 311 710 t mit einem Ertrage von 66 238 £ für die Gesellschaft im zweiten Jahr war der mit Holz. Es gingen in 1894 78 033 t, in 1895 93 810 t.

Digitized by Google

in 1896 rund 100 000 t über den Kanal; allerdings gleichwohl kaum ein Drittel der erhofften Höhe.

Einen Fehlschlag brachte weiter Zucker, dessen geringe Einfuhrmenge ebenso, wie in andern Gütern die Ausführungen der Opposition bestätigte. Statt der für das zweite Jahr berechneten 100 000 t mit einem Einnahmeertrag von 25 000 £ für die Kanalgesellschaft bewegten sich in 1894 18 738 t, im zweiten Jahre, 1895, aber sogar nur 17 093 t, auf dem Kanal mit noch nicht annähernd dem fünften Teil der erhofften Einnahme, erst in 1896 stieg dann die Einfuhr auf rund 25 000 t, d. h. den vierten Teil der berechneten Menge.

Einigermaßen entwickelt war schließlich während dieser ersten beiden Jahre nur die übrigens zu nicht unbedeutendem Teile nach Runcorn gehende Einfuhr von chemischen Fabrikaten und Produkten im Werte von 83 657 £ und 88 823 £, sodann von Farben im Werte von 55 093 £ und 66 398 £ und besonders in 1895 von Materialien zur Papierfabrikation, endlich von Petroleum, für dessen Verkehr damals schon Einrichtungen in Form von Tanks getroffen waren; später wurden diese erweitert und vergrößert, sodaß dieser Handel einen verhältnismäßig stetigen Aufschwung nahm. Immerhin war der Liverpooler Hafen mit einziger Ausnahme des Papiers und der Materialien zur Papierbereitung in allen Gütern der Einfuhr dem Manchesters noch weit überlegen; in diesem Handelszweig stand allerdings in 1895 der Gesamtwert der Liverpooler Einfuhr mit 325 619 £ gegen die Manchesters mit 461 522 £ zurück.

Der Wert der Gesamteinfuhr Manchesters betrug in 1894 2 790 129 £. In 1895 setzte sich die Einfuhr ihrem Geldwert nach folgendermaßen zusammen:

Chemikalien	88 823 £
Korn von allen Arten, Mehl und Feinmehl	262 949 „
Baumwolle und Fabrikate	1 015 032 „
Drogen und Farben	84 899 „
Mehlsubstanzen	84 870 „
Früchte	223 636 „
Glas	56 131 „
Metalle	281 248 „
Öl — Oliven, Palmen, Samen	15 908 „
Malfarben	48 796 „
Papier und Materialien zur Papierbereitung	461 522 „
Petroleum	26 695 „
Lebensmittel *(provisions)*	275 374 „
Zucker	235 056 „

Digitized by Google

Tee	38 133 £
Weine und Spirituosen	20 837 „
Tabak	10 414 „
Holz	255 527 „
Flachs, Hanf, Leinen, Seide, Wolle und Wollwaren	80 346 „
Felle, Leder und Häute	30 589 „
Düngemittel	13 120 „
Andere Artikel	610 887 „
	4 220 792 £.

Von Chemikalien, wie schon erwähnt, dann von Metallen war ein großer Teil nach Runcorn gegangen.

Im Anschluß an diese Zahlen sei auf den Unterschied zwischen dem Geldwert der Waren und der beförderten Tonnenzahl aufmerksam gemacht. Natürlich, daß ein kostbares Gut, wie die Baumwolle, den Wert der Einfuhr sehr steigen läßt, ohne daß damit unbedingt eine Überlegenheit des einen Hafens über den andern hinsichtlich des Verkehrs als solchen dargetan wird. Für letzteren ist im wesentlichen die Tonnenzahl maßgebend. Andererseits hatte die Waareneinfuhr in Liverpool gerade in einigen wichtigen Gütern, so in Zucker und Holz — 3 600 000 £ und 1 600 000 £ in 1895 — in Getreide und lebendem Vieh sich im letzten Jahrfünft sehr wesentlich gesteigert. So hatte die Getreideeinfuhr in 1895 gegen 1890 um 466 000 t zugenommen, sie betrug 1 978 250 t gegenüber 262 949 t Manchesters; und die Einfuhr an Schafen und Lämmern hatte sich in demselben Zeitraum verachtfacht, die an Pferden nahezu versechszehnfacht und auch die an gehörntem Vieh betrug, obgleich sie einen geringen Rückgang zeigte, noch 198 209 Stück. Aber in einigen Einfuhrwaren war doch in Abweichung von der Gesamteinfuhr nach England eine, wenn auch nur geringe Abnahme eingetreten, so in Baumwolle, Lebensmitteln, Talg, die nicht mit Unrecht zum Teil dem energischen Wettbewerb Manchesters zugeschrieben werden muß — ganz abgesehen von einem größeren Ausfall an Metallen, der durch die Zuteilung Runcorns nach Manchester anstatt wie bisher nach Liverpool erklärlich erscheint. Es ist ersichtlich, daß nach Lage der Verhältnisse im großen und ganzen die Güter, die auf dem Kanal nach Manchester eingeführt wurden, einen annähernd ebensogroßen Verlust für Liverpool bedeuteten, mit andern Worten, Manchester begann den überseeischen Verkehr Liverpools anzubohren; und so geringfügig verhältnismäßig der Verlust in diesen ersten Jahren des Bestehens der Kanalkonkurrenz war, er fing doch an, vornehmlich so weit die Einfuhr der kostbaren Baumwolle in Betracht kam, sich einigermaßen empfindlich zu machen.

Digitized by Google

Mehr noch aber zeigte sich der Wettbewerb Manchesters bei der Ausfuhr, welche die Einfuhr an Wert bedeutend übertraf, wenn sie auch die Berechnungen der Unternehmer immer noch weit hinter sich ließ. Diese Ausfuhr Manchesters mußte ihrer Natur nach sehr wesentlich aus Textilfabrikaten und Wolle, sodann auch Maschinen und Mühlwerken bestehen, Güter, die auch meist über drei Fünftel des Liverpooler Ausfuhrhandels darstellen.

Hier mag Manchester gleich in das Verhältnis zu seinem Rivalen Liverpool gesetzt werden. Es hatten ausgeführt im Jahre 1895:

an		Liverpool	Manchester
Baumwollentuch	in Yards	3 196 000 000	613 000 000
Wolle und Kammgarnzeug	„	125 000 000	2 000 000
Leinen	„	115 300 000	800 000
Hanffabrikaten	„	43 500 000	300 000
Seide	in £	777 000	10 000
Maschinen	„	4 428 000	1 016 038

Wie ersichtlich, erwies sich im ganzen auch in der Ausfuhr der Textilgüter die Konkurrenz Manchesters für Liverpool verhältnismäßig noch gering, zumal hier auch Hull berührt wurde, also nicht das erstere allein den Ausfall zu tragen hatte; empfindlicher schon in der der Maschinen, die bereits fast ein Viertel des Liverpooler Handels dieser Art erreichte. Wesentlich gestaltete sich für Manchester noch die Ausfuhr von Sack- und Packmaterial, wovon in 1894 144 432 t und in 1895 136 488 t befördert wurden, sowie von Massengütern die Ausfuhr der Kohlen, die 150 017 t und 211 530 t aufwies, übrigens aber damit noch nicht den vierten Teil der von den Unternehmern für das zweite Jahr herausgerechneten Menge, nämlich 1 Million Tonnen, aufwies.

Auch bei der Ausfuhr hatte vielfach eine Beförderung weit unter den angesetzten Tarifen stattgefunden, was schon daraus hervorzugehen scheint, daß trotz der um das Doppelte gesteigerten Gütermenge in 1895 gegen 1894 die Einnahmen in beiden Jahren sich nur unbedeutend unterschieden, an der gesamten Güterbewegung aber die Ausfuhr viel mehr beteiligt war, als die Einfuhr.

Wie schon erwähnt, hatte das Liverpooler Hafenamt in 1896 eine Herabsetzung der Abgaben auf Rohbaumwolle eintreten lassen, im Laufe dieser Jahre nur eine der vielen größeren oder geringeren Ermäßigungen der nunmehr sehr rührigen Verwaltung. Überhaupt stieß die Kanalgesell-

Digitized by Google

schaft, wo immer sie sich bemühte, den Verkehr zu entwickeln, auf eine sofort einsetzende außerordenlich scharfe Konkurrenz Liverpools, die auch vor den äußersten Mitteln nicht zurückschreckte. Allerdings betrat ja meist die Kanalgesellschaft zuerst die Wege der Unterbietung; sie konnte sich daher nicht wundern, wenn ihr in gleicher Art ein Paroli geboten wurde. Es war das alte Spiel rücksichtsloser Konkurrenz auf der gleichen Strecke! So hatte z. B. in einem Falle das Liverpooler Hafenamt durch eine kühne Politik des Werfens der Frachten die Kanalgesellschaft zur Gewährung ruinös niedriger Sätze gezwungen, die dann von dieser um so weniger aufrecht zu erhalten waren, als ja damals auf dem Kanal tatsächlich noch keine Abgaben auf Seeschiffe erhoben wurden und die Tarife auf Güter schon auf einen stark entwickelten Verkehr zugeschnitten waren. Gleich danach kehrte denn auch das Hafenamt zu seinen alten Sätzen zurück.

Überhaupt wurde der Wettbewerb Manchesters von Liverpool je länger, je weniger unterschätzt. In einer wertvollen Artikelreihe der Liverpool Daily Post, demnächst 1896 in Broschürenform herausgegeben, betitelt „Liverpool und sein Handel" wurde jener früher bereits von der Liverpooler Handelskammer erwähnte prozentuale Rückgang des Liverpooler Güterverkehrs auch für das letzte Jahrfünft von anderer, augenscheinlich sachkundiger Seite einer streng objektiven Untersuchung unterzogen. Der Verfasser kommt hier auf Grund eingehender scharfsinniger Nachforschung zu dem Ergebnis, daß der verhältnismäßige, wie direkte Verlust Liverpools in letzter Zeit mehr eine Folge des Preisfalles der Waren, als der Abnahme des Handels des Hafens sei. Immerhin ist im Ausfuhrhandel zweifellos eine Abwendung mancher Güter eingetreten. „All die Nachforschung weist auf erhöhte Tätigkeit und Erfolge des Wettbewerbes von Manchester, Southampton und London, sowohl im Ein- wie Ausfuhrhandel hin, aber soweit die Wirkungen hervortreten, mehr in der Ausfuhr, als in der Einfuhr," heißt es da, und wenn der Verfasser auch der Ansicht war, daß bisher — einschließlich 1895 — Manchester mit seinem Seeschiffkanal dem Mersey Dock- und Hafenamt kaum nennenswerten Abbruch getan habe, so schloß er doch: „Es ist wohl bekannt für alle, die dem Handel Liverpools angehören, daß, während die Konkurrenz Londons und Southamptons unverändert fortbesteht, die Manchesters sowohl für die Einfuhr als die Ausfuhr täglich schärfer wird und daß zu jedem nur denkbaren Mittel gegriffen wird, welches Aussicht bietet, dem Seeschiffkanal Verkehr zu gewinnen. Liverpools Stellung ist ungeheuer stark und sowohl sein Ein- als Ausfuhrhandel ist „enorm"; aber dieser, wie jener hat notwendigerweise seine Lecke zu stopfen, so lange sie klein sind. Daß solche Lecke vorhanden sind, ist zweifellos. Es ist das

Digitized by Google

Interesse und die Pflicht aller, die mit dem Hafen verbunden sind . . . . sich zu den notwendigen Maßnahmen zu vereinigen, um eine weitere Ableitung des Verkehrs zu verhindern und den großartigen Handel des Hafens aufrecht zu erhalten."

Es mag hier gleich der Fortführung umfangreicher Verbesserungen gedacht werden, die das Liverpooler Hafenamt sicherlich sehr wesentlich unter dem Druck der bevorstehenden und dann der eingetretenen Konkurrenz in der letzten Zeit durchgeführt hatte: eine große Zahl der älteren Docks war umgebaut, die Mündung des Mersey bis zu einer Tiefe ausgebaggert worden, die den größten Seeschiffen zu jeder Flutzeit einzulaufen gestattete, große Lager- und Schlachthäuser waren errichtet, eine Eisenbahnstation an der Flußseite, besonders zur Aufnahme des transozeanischen Passagierverkehrs, war hergestellt, neue mechanische Einrichtungen zur Erleichterung des Verkehrs waren geschaffen worden. Allerdings war das nicht ohne Aufwendung großer Summen, die in die Millionen Pfund Sterling gingen, möglich gewesen.

Der oben genannte Verfasser von „Liverpool und sein Handel" beleuchtet sehr eingehend die finanzielle Lage des Mersey Dock- und Hafenamts, deren Wiedergabe in kurzen Strichen umsomehr hier von Wert sein mag, als sie im Unterschied zu der allgemeinen vorher auch hier wiedergegebenen Auffassung ein interessantes Licht auf die Finanzpolitik dieses großartigen *public trust* wirft, die, wie der Verfasser meint, nur wenigen Eingeweihten klar sei. Man geht wohl kaum fehl in dieser Veröffentlichung eine Inspiration von beteiligter berufener Seite zu erblicken, bestimmt, eben jene Finanzpolitik zu rechtfertigen. Andererseits läuft aber auch diese Kundgebung in mancherlei Forderungen aus, die der Abstellung der schon früher erwähnten Übelstände galten, u. a. der Vereinfachung der Tarife, der Verbesserung der mangelhaften Eisenbahnverbindung, vor allem hier auch der Vertretung der außer Liverpool interessierten Städte in der Verwaltung des Hafenamts.

Der Liverpooler Hafen-Trust hat in den letzten 25 Jahren 7 Millionen Pfund Sterling für Verbesserungen und Erweiterungen seines Unternehmens ausgegeben, dagegen in der gleichen Zeit seine Schuld um nur wenig mehr als 3,5 Millionen und die jährlichen Zinsen um nur 43 038 £ vermehrt. Der Trust hat jetzt Eigentum, auf welches bis zum 1. Juli 1896 22 070 775 £ ausgegeben sind, denen eine Schuld von 17 764 305 £ gegenübersteht. Diese Lage ist günstig im Verhältnis zu der der Eisenbahngesellschaften, die keine Gelegenheit vorbeigehen lassen, ihren Kapitalbetrag zu erhöhen, wenn sie nur die geringste Erweiterung oder Vergrößerung der Ausrüstung, der Stationen, der Lagerhäuser usw. vornehmen. Dieses wächst stetig, und es gibt Fälle, in denen mehr als

Digitized by Google

der Verdacht vorliegt, daß die Kapitalberechnung nur gerade gemacht ist, einige der Kosten für Erneuerungen zu tragen.

Abweichend davon die Politik des Mersey Dock- und Hafenamts. Seit 1873 hat diese Behörde, während sie das Unternehmen auf voller Höhe gehalten hat, 2 253 071 £ zum Reservefonds abgeführt und ihre Kreditbilanz um nicht weniger als 1 193 563 £ vermehrt. Diese Politik kann verschieden beurteilt werden, aber ihr Erfolg für die Gegenwart ist kaum in Abrede zu stellen. Sicher, daß rechtzeitig eingeführte Tarifermäßigungen eine Konkurrenz hintangehalten hätten; andererseits würde die Verschuldung des Amts jetzt entsprechend größer, damit die jährlich zu deckenden Zinsen höher sein. Die Konkurrenz wird immer ernster und bei Niedrighaltung des Kapitalbetrages und Aufhäufung von Reservefonds, die jetzt im Jahre 1896 — ausschließlich Warenfonds in Bargeld — 1 371 605 £ betragen, ist das Amt in der Lage, durch Zahlung geringerer Zinssätze nunmehr drängenden Forderungen um Tarifermäßigungen nachzukommen. Dazu aber hat das Amt über den Reservefonds hinaus, zu dem jährlich nach Deckung der laufenden Ausgaben der Überschuß bis zu 100 000 £ abgeführt werden muß, einen besonderen Fonds, der in den letzten 20 Jahren bei einem Betrage von über 1,25 Millionen Pfund Sterling, durchschnittlich 48 973 £ Zinsen brachte. Der größte Teil letzterer Summe wurde zur Ausführung einer ganzen Reihe von Bauten, Verbesserungen und Erweiterungen des Unternehmens verwendet, während ein durchschnittlicher jährlicher Überschuß von 21 291 £ blieb. Aber auch dieser, der nunmehr wieder zur Höhe von rund 626 000 £ anwuchs, wurde demnächst zur Deckung von Ausgaben im Interesse des Hafens benutzt, ebenso wie die Kreditbilanzen für Land, für Feuerversicherung, Abnutzung, Erhaltung des Mersey, der Lotsen und anderer Posten. Aber während diese letzteren verzinst werden mußten, hatte die Verwaltung des Hafenamts über jene Summe wie über die Kreditbilanzen für Land, zusammen fast eine Million Pfund Sterling, zinslos die Verfügung. Jedenfalls hat somit die Verwaltung auf diese Weise eine ganz bedeutende Summe zu ganz beliebiger Verwendung, damit die Möglichkeit jeder unlauteren Konkurrenz nachhaltig entgegenzutreten. Mit anderen Worten, das Mersey Dock- und Hafenamt hatte trotz seiner keineswegs günstigen Finanzlage einen Riesenfonds angesammelt, um jederzeit Manchester und seinem Kanal gegenüber gerüstet zu sein. Wiederum ein interessantes Streiflicht auf den Wettbewerb der Verkehrsmittel unter dem Gesetz der freien Konkurrenz!

Einen ähnlichen Wink gab übrigens der einflußreiche Manchester Guardian im Januar 1895: Liverpool habe seine Stärke gegenüber der Konkurrenz Manchesters noch nicht herausgekehrt; dieses habe auf

Digitized by Google

Schiffsabgaben verzichtet und auf die Güter so niedrige Tarife gelegt, wie sie nur ein ungeheurer Verkehr rechtfertigen könne, und werde, falls es nach reellen Geschäftsgrundsätzen handle, es sehr bald gezwungen sein, einige dieser ersten Konzessionen zurückzuziehen; jedenfalls könne sein mächtiger Rival einen ernsten Streit ohne Zweifel aushalten, falls dieser nötig wäre; es scheine nicht verständig, anzunehmen, daß, falls der Hafen von Manchester überhaupt gedeihen werde, er das auf Kosten Liverpools tun werde. Man sieht, es war hier der vollständige, nur zunächst noch zurückgehaltene Kriegszustand. Liverpool war bereit, sobald es den Wettbewerb Manchesters wirklich als gefährlich erachtete, mit Tarifen vorzugehen, die, wie jener Parlamentszeuge ausgeführt hatte, zum Ruin des Schwächeren führen mußten. Übrigens fuhr der Manchester Guardian in demselben Artikel fort, sei man berechtigt anzunehmen, daß der neue Verkehrsweg Geschäftslinien eigener Art eröffnen werde, die seiner physischen Beschaffenheit entsprächen, d. h. der Sammlung und Verteilung der Inlandswasserstraßen unabhängig von den Eisenbahnen; so könne die Gesellschaft auch ihre Werte und Anlagen an den Ufern nutzbar machen mit dem doppelten Vorteil der Wertsteigerung ihres Grund und Bodens und eines stetigen Handels. Natürlich, daß die Manchester Seeschiffkanalgesellschaft derartige Zumutungen, die übrigens in ähnlichem Sinne vielfach laut wurden, entrüstet zurückwies; denn gerade die Vermittlung des überseeischen Handels nach und vom Inland im Wettbewerb mit Hafenamt und Eisenbahn betrachtete sie als ihre ausgesprochene Aufgabe.

Die Eisenbahnen standen, das war klar, zu der Kanalgesellschaft in einem doppelten Verhältnis. Der Manchester Kanal war ihnen unbedingt Konkurrent; der Manchester Hafen, wenn er sich als Verkehrsentwickler erwies, konnte ihnen förderlich sein, sie unter Umständen für einen Teil des genommenen Verkehrs an anderer Stelle entschädigen. Immerhin schätzten sie das Unternehmen derzeit augenscheinlich — und wohl nicht mit Unrecht — mehr als Wettbewerber, der zu bekämpfen, denn als Förderer, der zu unterstützen war. Obgleich sie sich äußerlich und offiziell schließlich zu der Kanalgesellschaft in ein freundschaftliches Einvernehmen gesetzt hatten, so versagten sie doch zunächst die von dieser erstrebte direkte Verbindung — Umschlag vom Seeschiff zum Wagen —, die dann erst Ende 1895 hergestellt wurde, hielten sodann auch beharrlich mit der Gewährung von Durchgangssätzen zurück. Darin lag aber für den Kanal ein Faktor von höchster Bedeutung; denn aller Verkehr, der über die Frachtfuhrentfernung — 7 Meilen — über Manchester hinaus befördert werden mußte, hatte natürlich auf die Eisenbahnen überzugehen. Da auch für Liverpool ohnehin, wie das ja offen eingestanden war, billigere Eisenbahnfrachttarife, als für Manchester bestanden, dazu diesem

Digitized by Google

Durchgangssätze, allerdings ohne direkten Umschlag, gewährt waren, so war Manchester hinsichtlich seines inländischen Fernverkehrs schwer benachteiligt. Der Vorteil einer Verbilligung für den Handel fiel fort, damit das wesentlichste Anreizmittel, den Kanal aufzusuchen.

Dieses Verfahren der Eisenbahngesellschaften ist unter dem Gesichtspunkt der freien Konkurrenz durchaus verständlich. Sie waren nicht, — vollends nicht unter Übernahme von Kosten — gewillt, dem ausgesprochenen Wettbewerber auf der Linie Liverpool—Manchester und umgekehrt entgegenzukommen; umsoweniger, als gerade diese bedrohte Strecke als die ertragreichste der ertragreichen Lancashire-Strecken gelten konnte. Hatte doch der Generaldirektor Findlay der London-Nordwestbahn in seiner Auskunft vor dem Parlament im Jahre 1885 wörtlich sich dahin ausgelassen: „Nahezu die Hälfte der Einnahmen der London-Nordwestbahn, die jährlich 10 000 000 £ betragen, stammt von Lancashire und Yorkshire", somit die hohe Bedeutung gerade dieses Verkehrs für seine Gesellschaft dargetan, wenngleich diese Strecke nur einen Teil der Gesamtstrecken der Gesellschaft ausmachte. Unter allen Umständen aber lag es für die Eisenbahnen nahe, erst die Entwicklung auf dem Kanal abzuwarten, ehe sie größere Summen in ein Unternehmen steckten, zu dem vorläufig das Vertrauen schon infolge seiner erheblichen finanziellen Schwierigkeiten noch nicht gefestigt sein konnte.

Allerdings verfügte die Kanalgesellschaft schon im Laufe des Jahres 1895 über ein Netz von mehr als 20 Meilen Schienenwegen, die über ihre Docks und entlang der Kais liefen, wie sie denn auch Lokomotiven und Wagenzüge zur Güterbeförderung auf ihrem Eigentum besaß; aber diese Schienen waren eben ohne direkten Anschluß an die großen Eisenbahnlinien nahezu wertlos. Die einzig vorhandene Verbindung bei Cornbrook mit den Cheshire-Linien war zunächst lediglich ein Zugang für die Heranschaffung jener großen Maschinen und Werkzeuge gewesen, bildete aber natürlich in diesem Sinne nicht einen Anschluß an das gesamte Eisenbahnsystem des Inlandes.

So verhielten sich die Eisenbahngesellschaften durchaus abwartend und setzten, nachdem dann der direkte Anschluß bewilligt war, dem andererseits begreiflichen Drängen der Kanalgesellschaft nach Durchgangssätzen einen passiven Widerstand, ja schließlich eine vollständige Obstruktion entgegen, während sie fortfuhren, anderen mit ihnen verbundenen Häfen alle nur möglichen Vorteile zu gewähren. So blieben sie zunächst Herren der Lage; und das bedeutete bei der ihnen eigenen Machtstellung für den jungen Hafen umsomehr, als er in seinem Konkurrenzkampf gegen alle Seehäfen Englands ganz allein auf sich angewiesen blieb. Jedenfalls gelangten die angeknüpften Verhandlungen über die hier zu

Digitized by Google

entscheidenden Fragen nicht vom Fleck; sie zogen sich jahrelang hin, ohne zu irgend ergiebigem Ende zu führen. In der Aktionärversammlung zu Beginn des Jahres 1896 beleuchtete Generaldirektor Bythell bei einem Rückblick auf die letzten zwei Jahre diese Politik der Eisenbahnen, indem er ausführte: „Zunächst sage ich mit Ruhe und Vorbedacht, daß die Handlungsweise der Eisenbahngesellschaften eins der größten Hindernisse für die Entwicklung des Handels des Manchester Hafens ist. Ich bedaure sehr das feststellen zu müssen. Ich habe zwei Jahre lang geschwiegen, in der Erwartung und in der Meinung, daß wir zu einem freundlichen Übereinkommen gelangen würden; aber das scheint nun leider ganz hoffnungslos. Bevor noch der Kanal eröffnet war, wurde zwischen unserem Direktor und den Eisenbahndirektoren die Tariffrage beraten, und freundschaftliche Besprechungen zwischen ihnen erstreckten sich über eine sehr lange Zeit. Im Juni 1894, auf einer dieser Versammlungen dachten unser Direktor und sein Assistent, daß eine Grundlage gewonnen sei, die zu von den Eisenbahngesellschaften geformten, annehmbaren Tarifen führen würde; aber nach einer Verzögerung von einem Jahr wurden wir unglücklicherweise enttäuscht. Einige von den Gesellschaften schienen gewillt zu einer Vereinbarung auf der vorgeschlagenen Grundlage, aber andere konnten sich nicht entschließen, und das Ergebnis war, daß im Juni 1895, 12 Monate später, uns mitgeteilt wurde, die Tarife, wie sie bis dahin festgesetzt seien, bildeten das letzte Wort der Eisenbahngesellschaften nach gemeinsamer Verständigung. Alle die Gesellschaften handeln in Übereinstimmung, sodaß wir mit ihnen als einer geschlossenen Phalanx zu tun haben. Wir sind tatsächlich nun gezwungen, uns an die staatliche Aufsichtsbehörde zu wenden. Bythell führte u. a. aus, daß die Tonne australischer Wolle von London über Goole nach Bradford von den Eisenbahnen für 11 sh 3 d befördert würde, daß aber, als kürzlich für 6000 t dieser Wolle, die über den Kanal nach Manchester gekommen wären, nach langem Hin- und Hergeschreibe mit den Eisenbahngesellschaften nur ein Frachtsatz von 13 sh 11 d, also 2 sh 11 d mehr, für die Tonne zu erreichen gewesen wäre, trotzdem doch Bradford näher zu Manchester als zu Goole liege.

Ein ähnliches Beispiel für die Bevorzugung Liverpools bietet die Berechnung der Bestätterungsgebühren. Obwohl nämlich in Manchester die aus dem inneren England mit der Bahn herangefahrenen Güter unmittelbar an die Schiffe gebracht werden, ohne daß noch ein Straßentransport sich dazwischen schiebt, werden doch jene Gebühren mit 1 sh 3 d für die Tonne in die zu zahlende Bahnfracht eingerechnet; es wird damit derselbe Beförderungspreis für Manchester erhoben wie für Liverpool, obwohl hier in Liverpool dafür noch die Überführung der Güter von

Digitized by Google

dem Eisenbahngüterbahnhof zu den Hafendocks zu leisten ist und obwohl einem Liverpooler Empfänger, der diese Überführung selbst besorgt, jener Satz von 1 sh 3 d zurückerstattet wird. In Manchester selbst gibt es zahlreiche Gegenden, die weiter als die Kanaldocks von den Eisenbahngüterstellen entfernt sind und wohin doch ohne Berechnung jener besonderen Gebühr von den Eisenbahngesellschaften die Bestätterung besorgt wird.

Außerdem haben die Eisenbahnen die Gewährung direkter Bahn-See-Tarife über Manchester grundsätzlich verweigert, obwohl sie sie den Liverpooler Dampfschiffahrtgesellschaften regelmäßig gewährten. Der überseeische Verkehr des inneren England wäre also bei dem Umschlag in Manchester der großen Vorteile verlustig gegangen, die ihm in Liverpool aus dieser Tarifierungsart erwuchsen; sie bestanden nicht nur in einer Verbilligung der gewöhnlichen Frachtsätze, sondern namentlich darin, daß der binnenländische Versender sich um die Umladung zwischen Eisenbahn und Seeschiff nicht zu kümmern, vielmehr lediglich mit der ihm nahestehenden Eisenbahnstelle zu tun hat, den Hafenspediteur nebst den ihm zu zahlenden Spesen vermeidet. Die Kanalgesellschaft half sich hier allerdings lange Zeit hindurch damit, daß sie auf ihr eigenes Risiko derartige Bahn-See-Tarife aufstellte; d. h. sie ließ durch ihre Agenten den binnenländischen Versendern und Empfängern eine Einheitsfracht für die ganze Transportstrecke von und nach dem überseeischen Herkunfts- oder Bestimmungsplatz aufgeben, berechnete dabei für die Eisenbahnstrecke nicht den tatsächlich von ihr zu zahlenden Preis, sondern nur soviel, wie sie auf ihre Beschwerde hin von der Eisenbahnaufsichtsbehörde festgesetzt zu erhalten hoffte, und stellte sich unentgeltlich als Spediteur zwischen die Eisenbahn und die den Kanal benutzende Seeschiffahrtsunternehmung; sie lief also die Gefahr, daß die Aufsichtsbehörde ihren Anträgen auf Ermäßigung der Eisenbahnfracht nicht stattgab und daß sie dann den ganzen Unterschied zwischen der an die Eisenbahn gezahlten und der den Versendern berechneten Fracht aus der eigenen Tasche zuzulegen hatte.

Auf die bedeutendsten Schwierigkeiten stieß jedoch die Gesellschaft gegenüber den Schiffahrtsunternehmungen. Denn solange die Schiffseigner höhere Frachtsätze für die nach Manchester als für die nach Liverpool beförderten Güter forderten, solange verringerte sich der Vorteil bei Benutzung des Kanals, solange wurde daher der Verkehr, falls nicht die niedrigeren Dockgebühren in Manchester eine bedeutende Verbilligung herbeiführen konnten, von Manchester ferngehalten. Manchester konnte daher, wie das ja von der Opposition vor den Parlamentsausschüssen ausgeführt war, nicht eher hoffen, sich einen stetigen Handel zu sichern, als bis es regel-

Digitized by Google

mäßig verkehrende Dampferlinien gewonnen hatte. Wo blieben nun aber jene 185 Schiffseigner, die in aufwallendem Patriotismus ihre Fahrzeuge dem Kanal verschrieben hatten? Es machte sich doch geltend, daß auch die Schiffseigner nicht ganz unabhängige Leute sind, wie denn ein so ungeheurer Handel und Verkehr einer gewaltigen Maschine vergleichbar erscheint, in der die einzelnen Räder, hier Handelszweige und Verkehrsmittel, in gewissem Sinne automatisch in gewohntem Laufe ihren Dienst versehen — bis etwa ganz besondere Vorteile und Vereinfachungen geboten werden, die aber auch dann doch erst sehr allmählich sich in ihrer Wirkung bemerkbar machen. Vor Allem ist für die Schiffseigner die Frage der Rückladung von maßgebendem Einfluß; und diese Verhältnisse waren in dem jungen Hafen noch nicht geregelt, sie konnten es naturgemäß in den ersten Jahren nicht sein, — ein denkbar schwerer Nachteil gegenüber dem alteingefahrenen Verkehr Liverpools, zu dessen Regelung sich die meisten Schiffsunternehmungen zu Verbänden zusammengeschlossen hatten, dessen Hebung das aus seiner Monopolruhe aufgeschreckte Hafenamt mit allen Mitteln betrieb. Infolgedessen war die Gleichstellung in den Frachtsätzen mit Liverpool für Manchester schwer zu erlangen; viele Verbände forderten grundsätzlich einen höheren Frachttarif von Manchester, als sie nach eigener Angabe von Liverpool erhielten, wenn sie dort zur Vervollständigung ihrer Ladung anliefen.

Es war daher unleugbar ein Erfolg, als die Kanalgesellschaft die Errichtung einer Dampferlinie nach Bombay durchsetzte, die zunächst monatlich dreimal ihre Schiffe in Manchester laden ließ; allerdings wurde erzählt, daß hier die Gesellschaft zuvörderst einmal auf allen Nutzen verzichtet habe. In beschränkterem Maße entwickelte sich ein regelmäßiger Dampferverkehr besonders in Maschinen nach China und Japan, dann von Australien mit gefrorenem Fleisch und Wolle, auch nach und von Nordamerika. Aber die Gesellschaft stieß doch immer wieder auf den Widerstand der Verbände; diese hielten im wesentlichen an dem gewohnten Hafen von Liverpool fest, der es seinerseits an Entgegenkommen ihnen gegenüber natürlich nicht fehlen ließ, wie denn auch die Eisenbahngesellschaften Hand in Hand mit ihnen arbeiteten.

Bezeichnend ist nach dieser Richtung das folgende Beispiel aus dem Jahre 1894, auf das oben schon Bezug genommen war. Der Durchgangssatz der Fracht für die Tonne von Manchester über Liverpool nach dem Persischen Golf betrug früher 40 sh. Bald nach Eröffnung des Kanals nahmen einige Reeder einen Dampfer an, der direkt von Manchester ebendahin laufen sollte. Sofort ging der Liverpooler Frachtsatz auf 30 sh die Tonne herunter und der Manchester Dampfer hatte natürlich zu folgen. Als der nächste Dampfer nach Manchester kam, sank der Liverpooler

Durchgangstarif auf 20 sh und wieder mußte der Manchester Dampfer nachgeben. Aber was geschah nun von den beteiligten Manchester Kreisen? Sie forderten ein weiteres Nachlassen des Preises des Manchester Dampfers unter 20 sh, indem sie drohten, anderenfalls mit der alten Route von Liverpool zu fahren, da ja dort die Tonne auch nur 20 sh koste. Die Folge war, daß der Manchester Dampfer seine Fahrten einstellte und Liverpool zu seinen alten Sätzen zurückkehrte.

Eine Anzahl von Versuchen, neue Dampferlinien zu gewinnen, scheiterte, und das öftere Anlaufen sogenannter *tramps*, einzelner unregelmäßig verkehrender überseeischer Dampfer, konnte natürlich nicht annähernd ausreichen, für ein Unternehmen von dem Umfang des Manchester Seeschiffkanals und seiner Docks auch nur die Kosten der Unterhaltung zu decken. Dazu waren die ersten Bedenken, die die Reeder erhoben hatten, längst widerlegt: längst waren die für damalige Zeit größten Seeschiffe den Kanal hinauf- und herabgefahren; eine Erhöhung der Versicherungssumme, wie zunächst befürchtet, war nicht eingetreten; überall war im Laufe des Jahres 1894 die verheißene Tiefe von 26 Fuß hergestellt worden, die allerdings durch unablässiges Baggern erhalten werden mußte; der Betrieb auf dem Kanal hatte keine wesentliche Störung erlitten, wenn auch ein oder der andere Unfall nicht ausgeblieben war; auch eine zunächst viele Monate anhaltende Trübung und Geruch des Wassers hatten sich mit der Zeit verloren. So hatte in technischer Beziehung das gewaltige Wasserbauwerk seine Probe glänzend bestanden; denn auch während des nicht unbedeutenden Eisganges Anfang 1895 war der Verkehr nur ganz kurze Zeit unterbrochen gewesen und sehr bald, wenn auch mit recht bedeutenden Kosten — über 1 000 £ —, vermittels Eisbrecher wieder ermöglicht worden.

Der Bridgewater Kanal war noch bis zur Mitte des Jahres 1895 durch das alte Direktorium weiter verwaltet worden. Sein Verkehr hatte in den Jahren 1892 und 1893 unter dem allgemeinen Niedergang des Handels, der sich hier besonders in dem Ausfall von Töpferwaren fühlbar machte, sehr gelitten, natürlich auch seine Erträge, auf die übrigens auch die Erhöhung der Arbeitslöhne nicht ohne Nachwirkung geblieben war. Dazu hatte sich dann der auch den Eisenbahnen und anderen Wasserstraßen überaus verhängnisvolle Kohlenstreik jener Bezirke mit seinen Folgen gesellt. Waren doch teilweise wöchentlich 12 000 bis 14 000 t weniger über den Kanal gegangen, als die Jahre vorher in der gleichen Zeitspanne. So hatten die Einnahmen des Kanals 1893 nur 26 000 £ betragen, während seine Erträge mit 60 000 £ in die Berechnungen des Manchester Seeschiffkanal-Unternehmens eingestellt waren. Anfang des Jahres 1895 versagte der Bridgewaterkanal infolge Frostes für Wochen

Digitized by Google

den Dienst, obgleich nicht weniger als 11 500 £ ausgegeben wurden, ihn offen zu halten; sein Verkehr mußte während dieser Zeit von der Gesellschaft teils auf den Seekanal, der übrigens ja auch damals, wie erwähnt, nicht ohne Eis war, teils auf die Eisenbahnen übergeführt werden. Natürlich, daß wiederum Verkehr und Einnahmen litten. Vor allem aber machte sich im Laufe des Zusammenwirkens beider Kanäle allmählich die größere Anziehungskraft des neuen Kanals geltend. Schon damals trat, wie das auch der offizielle Bericht hervorhebt, in die Erscheinung, daß dieser dem älteren Bruder in wachsendem Umfange den Verkehr entzog, sodaß sich die Einstellung seiner Reineinnahmen in Höhe eines Betrages von 60 000 £ jährlich in die Berechnung als ein schwerer Fehler erwies, übrigens ein Reinertrag, den der Kanal weder in den ersten Jahren, noch später jemals erreichte, wie das aus Tabelle A[1]) hervorgeht. Andererseits darf aber nicht verkannt werden, daß die Einnahmen der Bridgewater-Abteilung — beide Kanäle hatten ihre eigene Verwaltung und Rechnungslegung — dem jungen Unternehmen, namentlich in diesen ersten schweren Jahren, einen starken finanziellen Rückhalt gewährten, der alte Kanal auch, da infolge seiner vielen Anlegeplätze für den Flußverkehr sehr geeignet, immerhin als ein Beförderungsmittel niederen Grades seine wirtschaftliche Aufgabe durchaus erfüllte. —

Wie schon erwähnt, schloß der Verkehr, der über Kanal und Hafen von Manchester ging, im wesentlichen einen ebensogroßen Verlust für das Mersey Dock- und Hafenamt und die Eisenbahnen auf der Strecke Manchester—Liverpool in sich. In wie bedeutendem Umfange sich dieser Ausfall geltend machte, geht aus der angefügten Tabelle A hervor.

Man sieht, daß die Wirkung des Manchester Kanals auf den Liverpooler Hafen sich nicht etwa durch direkten Rückgang des Verkehrs geltend machte; im Gegenteil war dieser absolut gestiegen — im wesentlichen wohl eine Folge der emporgehenden Geschäftskonjunktur nach Zeiten der Depression. Dagegen tritt das Anwachsen der Ausgaben bemerkbar hervor, zweifellos eine Folge der Konkurrenz des Kanals und Hafens von Manchester, die Neuanschaffungen in höherem Maße notwendig erscheinen ließ, um den Verkehr zu fesseln. Die Verluste, die der Kanal dem Verkehr der Eisenbahnen in jenen ersten Jahren zugefügt hat, lassen sich zahlenmäßig an der Hand des zugänglichen Materials überhaupt nicht feststellen, umsoweniger als ja diese Strecke Manchester-*Liverpool* nur eine kurze Teilstrecke der hier laufenden Eisenbahnen *ist; dagegen* rechtfertigen die folgenden Zahlen wohl den Rückschluß.

[1]) Siehe Seite 280/81.

Digitized by Google

daß diese Verluste schon im Hinblick auf die Anzahl der Gesellschaften für jede einzelne kaum irgend fühlbar gewesen ist:

im Jahre	London und Northwestern				Lancashire und Yorkshire				Manchester Seeschiffkanal	
	Gesamteinnahmen	Stand der Aktien Stammaktie von à 100 £ Höchster	Niedrigster	Dividende	Gesamteinnahmen	Stand der Aktien Stammaktie von à 100 £ Höchster	Niedrigster	Dividende	Stand der Aktien Stammaktie von à 10 £ Höchster	Niedrigster
	£	Kurs		%	£	Kurs		%	Kurs	
1890	11 591 354	—	—	7¼	4 060 396	—	—	4¼	—	—
1891	11 794 756	180	168	7	4 185 496	118	105	3¼	—	—
1892	11 737 646	177	170	6½	4 199 733	111	103	3½	—	—
1893	11 235 860	176	162	5¾	3 995 434	109	102	3¼	—	—
1894	11 623 072	179	161	6¼	4 237 974	115	102	4	3. 6. 10	2. 10. 7
1895	11 788 948	187	174	6½	4 308 172	130	113	4½	2. 9. 4	1. 16. 10
1896				7½				5¾	1. 8. 1	1. 4. 4

Eine Dividende zahlte die Kanalgesellschaft nicht. Für die Cheshirelinie, sei hier wiederholt, gab es keine Aktien. Diese Gesellschaft mußte entsprechend ihrer verhältnismäßig kurzen Strecken — nur viermal länger als die Kanallinie — am meisten durch die Kanalkonkurrenz berührt werden. Das ist aber nach zuverlässigen Nachrichten nicht in bedeutendem Umfange der Fall gewesen. Übrigens, sei hinzugefügt, werden die oben angegebenen Kursschwankungen der Eisenbahngesellschaften schwerlich in irgend einer Weise durch den Manchesterkanal hervorgerufen oder beeinflußt sein, sie sind vielmehr wesentlich zur Vervollständigung des Bildes hier eingefügt. Wie wenig andererseits von den Eisenbahngesellschaften der neu entstandene Wettbewerb, vor allem aber seine etwa zunehmende Bedeutung für den Verkehr unterschätzt wurde, geht aus dem Verhalten derselben klar hervor. Der Kanal galt immerhin als ernster Konkurrent und seine Entwicklung wurde schon damals umsomehr im Auge behalten, als, wie erwähnt, trotz des Zusammenarbeitens der Eisenbahngesellschaften doch eine Art von Konkurrenz unter diesen bestand, deren Durchführung immer wieder zu Ausgaben nötigte und damit den Nutzen der einzelnen Gesellschaften nicht zu hoch werden ließ. —

Kein Zweifel, daß das Ausbleiben des Verkehrs in dem gehofften Umfange zunächst in diesen ersten Jahren neben der Konkurrenz sehr

Digitized by Google

wesentlich auf die schon erwähnte Unfertigkeit der Wasserstraße und den fast vollständigen Mangel an den notwendigen Verkehrseinrichtungen zurückzuführen war. Hier lagen somit die zunächst abstellungsbedürftigen Schwächen des Unternehmens, und sehr richtig setzte daher sofort in diesen ersten Jahren nach dieser Richtung die Tätigkeit der Leitung ein.

Zunächst wurde ein umfangreiches Baggern an verschiedenen Stellen ausgeführt. Dieses mußte auch, nachdem im Laufe des Jahres 1894 im wesentlichen der Kanal zu voller Tiefe ausgehoben war, unablässig fortgeführt werden, da im oberen Teile die Ablagerungen der Städte Manchester und Salford trotz aller Vorschriften, die nach dieser Richtung von den Behörden erlassen wurden, stets wieder nachschoben, andererseits im unteren Teil durch das Öffnen der Fluttüren immer von neuem Versandungen eintraten. So waren zuerst vier, später acht Baggermaschinen mit großenteils 500 Arbeitern unausgesetzt in Tätigkeit. Die Aufwendungen für Baggern wurden bis einschließlich 1895 noch unter „Baukosten" aufgeführt. Die in den beiden Jahren 1894 und 1895 aufgewendeten Summen sind daher zuverlässig schwer festzustellen; jedenfalls sind sie aber nicht hinter 100 000 £ für das Jahr zurückgeblieben, eher noch höher anzunehmen. So haben sie z. B. für das erste Halbjahr 1894 : 64 000 £ betragen und wurden für das zweite Halbjahr von vornherein über 50 000 £ geschätzt. Diese Baggerkosten haben unstreitig für die Kanalgesellschaft die bedeutendste ständige Ausgabe durch alle die Jahre ihres Bestehens gebildet. Daneben waren die Aufwendungen für den Bau einer Anzahl von Buhnen und Wällen in der Mündung, teilweise auch an den Schleusen geringfügig.

Zu gleicher Zeit hatte man den weiteren Ausbau der Docks in Angriff genommen: Aufführung und Pflasterung neuer Straßenzüge, Anlegung von Schienen über die Kais, Einführung elektrischen Lichts, um Nachtdienst zu ermöglichen — dann die Anschaffung und Einrichtung aller jener notwendigen Bestandteile eines modernen Hafens: Aufstellung von Kränen, Elevatoren, Wagen, Herstellung von Schuppen und Speichern u. v. a. Wie hervorgehoben, hatte die Opposition auf die Notwendigkeit des Baues von Lagerhäusern für die Kanalgesellschaft als auf einen recht wesentlichen und jedenfalls auch kostspieligen Punkt hingewiesen. Diese hatte eine derartige Notwendigkeit bestritten, da sie ein längeres Lagern der Güter auf ihren Docks nicht wünschte; diese sollten vielmehr lediglich *Durchgangsstation* sein. Bald mußte sich jedoch die Gesellschaft überzeugen, daß sie sich geirrt hatte, wenn sie glaubte, derartige von denen anderer Häfen und Eisenbahnstationen abweichende Einrichtungen einführen zu können. Da der Handel von selbst nicht kam, sie vielmehr genötigt war, ihn

Digitized by Google

heranzuziehen, so hatte sie sich seinen Forderungen anzubequemen. So wurde eine Anzahl mehrstöckiger Lagerhäuser, aus denen natürlich eine Rente gezogen wurde, erbaut und dann in der 2. Hälfte des Jahres 1894 ein Vertrag mit einer Gesellschaft abgeschlossen, die zunächst mit 100000 £ auf von der Kanalgesellschaft gepachtetem Lande eine weitere Anzahl dieser Häuser erbaute mit der Vereinbarung, sie der Gesellschaft zu gewissem Zinssatz zu vermieten, auch ihr jederzeitiges Ankaufsrecht zu gewähren. Andererseits übernahm die Stadtverwaltung von Manchester den Bau von Schlachtviehhöfen, deren Herstellung jedoch erst mit Ende 1895 zu einigem Abschluß gelangte. Endlich erbaute die Gesellschaft noch Kühlräume für die Lagerung von verderblichen Waren, besonders von australischem gefrorenen Fleisch. Naturgemäß, daß mit dem wachsenden und nicht vorher berechneten oder zu niedrig veranschlagten Umfang der Anschaffungen und Bauten die damit verbundenen Kosten weit über die ersten, aber auch fortgesetzt über die späteren Schätzungen hinausgingen. Die Rückschläge auf den finanziellen Stand des Unternehmens konnten nicht ausbleiben, sie werden später ihre Würdigung finden.

Endlich sei noch auf einen sehr wesentlichen Faktor für diese erstjährigen verhältnismäßig geringen Erfolge des Kanals erneut hingewiesen, auf die Anhänglichkeit des Handels an die gewohnten Bahnen. Ein Artikel des Manchester Guardian aus jener Zeit nennt diese Anhänglichkeit den „natürlichen Konservatismus des Handels“ und zeichnet in wenigen Strichen lebensvoll aus seiner genauen Kenntnis der dortigen Verhältnisse die Stellung des leitenden Handels, des in Rohbaumwolle, zu dieser Frage und die treibenden Ursachen zu dessen Bevorzugung Liverpools gegenüber Manchester. Neben vielen anderen hat diese ihren Grund darin, daß Liverpool für viele Jahre der führende Markt für Baumwolle in der Welt gewesen ist; daß in Liverpool eine Maschinerie der Lagerung, der Finanzierung und der Verteilung der Baumwollenladungen ist, wie sie nirgendwo oder höchstens jetzt in Anfängen in Manchester gefunden wird; daß diese Lagerhausbesitzer oder Makler, deren Kapital in Liverpool ruht, oder deren Geschäftsverbindungen dort angeknüpft sind, eine mächtige Interessentengruppe bilden, die jeder Ableitung des Handels von diesem Hafen abgeneigt ist; daß das Licht in Liverpool für die Baumwollenproben viel besser ist oder nach ihrer Ansicht besser sein soll, als das Licht oder richtiger die Dämmerung Manchesters. Humoristisch weist das Blatt sodann auf die netten Fahrten „in Geschäften“ nach Liverpool hin und macht darauf aufmerksam, wie oft das Geschäft hier, wie nach anderen Richtungen hin durch kleine persönliche Erwägungen beeinflußt wird. Es schließt: mag man dem Lancashire Spinner beweisen können, daß er 6 sh für die Tonne Rohbaumwolle

Digitized by Google

nach dem Hafen von Manchester und 4 sh für die Tonne Stückgut auf der Ausfahrt von dort ersparen wird, er wird antworten, daß diese Zahlen sich auf dem Papier sehr gut ausnehmen, aber daß er es „besser weiß", und für die Gegenwart, fügt das Blatt hinzu, hat er wahrscheinlich recht. Ähnlichen Erwägungen mögen sich auch die Vertreter anderer Handelszweige hingegeben haben. Jedenfalls konnte die Kanalgesellschaft nichts anderes tun, als was sie bereits in die Wege geleitet hatte: die Bildung einer Baumwollenvereinigung und die Errichtung eines Baumwollenmarktes in Manchester zu befördern, den Bau von Lagerhäusern, sowie die Beschaffung aller Arten von Erleichterungen für den zu erwartenden Handel auf den Docks fortzusetzen und immer erneut die Interessenten, namentlich die Spinner, die zugleich Aktionäre des Kanals waren, darauf hinzuweisen, durch Zusammenschluß das Unternehmen zu unterstützen.

Das war gegenüber dem gedachten Siegeslauf ein beschwerlicher Weg; aber er mußte gegangen werden, den Verkehr, diesen Schlüssel für die Gesamtlage, wie ihn Bythell richtig genannt hatte, zu gewinnen und aus seinen Einnahmen die ungeheuren Summen, die das Unternehmen verschlungen hatte, zu decken und es noch zu finanziellen Ergebnissen zu führen.

Wenn schon nach Ablauf dieser ersten Jahre des Kanalbetriebes von einigen, augenscheinlich auf Bestellung arbeitenden Broschüren auf die zutage tretenden hohen Wohltaten des Kanals für Bezirk und Stadt hingewiesen wurde, so in Form eines Mehrempfanges von Briefen und Packeten, einer Steigerung des Gaskonsums, eines Wiederbeziehens vorher leer stehender Wohnungen, einer Erhöhung der Steuerkraft Manchesters und Salfords, so sei das hier nur zur Vervollständigung des Bildes erwähnt. Jedenfalls trugen derartige Berechnungen, die hier übrigens zum Teil noch versagten, zu deutlich den Stempel der Tendenz an der Stirn. Schlimm übrigens, wenn an all den Wohltaten, die das Unternehmen schon damals verbreitet haben sollte, dieses allein nicht teilgehabt hätte. Im Gegenteil hatte der Enthusiasmus für den Kanal abgeflaut; aber — und das ist wiederum ein Zeichen des englischen Volkscharakters — man fand sich mit den Tatsachen ab.

Digitized by Google

Tabelle A.

	1894	1895		1896		1897	
	Tonnen	Tonnen	Veränderung in Prozent.	Tonnen	Veränderung in Prozent.	Tonnen	Veränderung in Prozent.
Der Schiffsverkehr und seine Erträge							
nach Angaben der Manchester							
a) Seeverkehr . . .	686 158	1 087 443	+ 58,5	1 509 658	+ 38,8	1 700 479	+ 12,6
b) Flußverkehr . . .	239 501	271 432	+ 13,3	316 579	+ 16,6	365 336	+ 15,4
zusammen . . .	925 659	1 358 875	+ 46,8	1 826 237	+ 34,4	2 065 815	+ 13,1
Einnahmen in £:							
aus a)	97 901	137 473	+ 40,4	182 330	+ 32,6	204 662	+ 12,2
aus b)	293 173	288 444	— 1,6	293 930	+ 1,9	281 401	— 4,3
Ausgaben in £ für Betriebsverwaltung usw.:							
aus a)	78 880	115 328	+ 46,2	182 266	+ 58,0	186 549	+ 2,3
aus b)	247 277	245 147	— 0,9	248 225	+ 1,3	239 332	— 3,6
Bilanz in £	64 917	65 442	+ 0,8	45 769	— 30,1	60 182	+ 31,5
Der Schiffsverkehr und seine Erträge							
nach Angaben des Mersey							
Verkehr	9 960 992	10 777 146	+ 8,2	11 046 459	+ 2,5	11 473 421	+ 3,9
Einnahmen in £ . . .	1 128 114	1 144 837	+ 1,5	1 086 511	— 5,1	1 108 097	+ 2,0
Ausgaben in £ . . .	460 547	499 530	+ 8,5	512 000	+ 2,5	554 877	+ 8,4
Bilanz in £	667 567	645 307	— 3,3	574 511	— 11,0	553 220	— 3,7

[1]) Das Betriebsjahr rechnet hier vom 1. Juli bis 30. Juni jeden Jahres.

Digitized by Google

Tabelle A.

1898		1899		1900		1901		Veränderung von 1897 bis 1901 in Prozenten
Tonnen	Veränderung in Prozent.	Tonnen	Veränderung in Prozent.	Tonnen	Veränderung in Prozent.	Tonnen	Veränderung in Prozent.	
im Hafen von Manchester								
Seeschiffkanal-Gesellschaft.								
2 218 005	+ 30,4	2 429 168	+ 9,5	2 784 843	+ 14,6	2 684 833	— 3,6	+ 57,9
377 580	+ 3,4	348 940	— 7,6	275 673	— 21,0	257 560	— 6,6	— 29,5
2 595 585	+ 25,6	2 778 108	+ 7,0	3 060 516	+ 10,2	2 942 393	— 3,9	+ 42,4
236 225	+ 15,4	264 774	+ 12,1	290 829	+ 9,8	309 516	+ 6,4	+ 51,2
289 785	+ 3,0	295 241	+ 1,9	276 217	— 6,4	268 382	— 2,8	— 4,6
177 727	— 4,7	191 163	+ 7,6	207 079	+ 8,3	207 455	+ 0,2	+ 11,2
245 338	+ 2,5	250 774	+ 2,2	245 937	— 1,9	243 985	— 0,8	+ 1,9
102 945	+ 71,1	118 078	+ 14,7	114 030	— 3,4	126 458	+ 10,9	+110,1
im Hafen von Liverpool[1])								
Docks- und Hafenamts.								
11 815 376	+ 3,0	12 534 116	+ 6,1	12 380 917	— 1,2	12 648 539	+ 2,2	+ 10,2
1 114 188	+ 0,5	1 180 813	+ 6,0	1 127 990	— 4,5	1 190 994	+ 5,6	+ 7,5
559 107	+ 0,8	595 567	+ 6,5	555 520	— 6,7	604 316	+ 8,8	+ 8,9
555 081	+ 0,3	585 246	+ 5,4	572 470	— 2,2	586 678	+ 2,5	+ 6,0

Schluß folgt.)

Digitized by Google

Deutschlands Getreideernte in 1901 und die Eisenbahnen.[1])

Von

C. Thamer.

In nachstehender Arbeit entspricht die Getreideernte des Jahres 1901 den Angaben in dem ersten Vierteljahrsheft 1902 zur Statistik des Deutschen Reiches.

Die Verkehrsbewegung ist wie in den Vorjahren für die Beförderung von Getreide und Mehl auf den Eisenbahnen nach der Statistik der Eisenbahngüterbewegung, die Beförderung auf den Binnengewässern nach der Reichsstatistik über den Binnenschiffahrtsverkehr und endlich die Beförderung zur See nach den Handelskammerberichten, soweit diese darüber Aufschluß bieten, dargestellt worden.

In der folgenden Übersicht sind zunächst die Gesamternteerträge der Jahre 1899 bis 1901 den Ziffern des Gesamteisenbahnverkehrs der Jahre 1899 bis 1901 gegenübergestellt.

	Weizen t	Roggen t	Gerste t	Hafer t	Mehl usw. t	Zusammen t
Ernte für das Erntejahr 1899	4 323 542	8 675 792	2 983 876	6 882 687	—	22 865 897
Gesamteisenbahnverkehr 1899	2 521 969	1 606 344	1 825 729	1 190 863	3 811 360	10 956 265
Ernte für das Erntejahr 1900	4 307 512	8 550 659	3 002 182	7 091 930	—	22 952 283
Gesamteisenbahnverkehr 1900	2 616 300	1 602 818	1 707 822	1 395 609	4 192 982	11 515 531
Ernte für das Erntejahr 1901	2 931 041	8 162 660	3 321 102	7 050 153	—	21 464 956
Gesamteisenbahnverkehr 1901	2 551 279	1 583 885	1 792 891	1 428 732	4 449 425	11 806 212

[1]) Vergl. zuletzt Archiv 1902 S. 327 ff.

Digitized by Google

Der Gesamteisenbahnverkehr betrug also in Prozenten der Ernte:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mehl usw.	Zusammen
in 1899	58	19	61	17	(17) [1]	48
„ 1900	61	19	57	20	(18) [1]	50
„ 1901	87	19	54	20	(21) [1]	55
durchschnittlich	69	19	57	19	(19) [1]	51

Der Eisenbahnverkehr war		Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand der Verkehrsbezirke	Empfang der Verkehrsbezirke	+ Mehr- — Minderempfang
		t	t	t	t
bei Weizen und Spelz .	1899	1 246 592	1 236 378	1 117 108	— 119 270
gegen	1900	1 317 078	1 249 077	1 170 435	— 78 642
„	1901	1 204 293	1 243 043	1 175 970	— 67 073
„ Roggen.	1899	743 833	782 094	845 306	+ 63 212
gegen	1900	720 527	721 403	871 289	+ 149 886
„	1901	802 825	663 543	756 750	+ 93 207
„ Gerste	1899	775 384	774 247	1 037 839	+ 263 532
gegen	1900	798 096	707 092	898 433	+ 191 341
„	1901	838 250	754 554	943 109	+ 188 555
„ Hafer	1899	474 643	642 857	663 262	+ 20 405
gegen	1900	528 104	719 873	803 511	+ 83 638
„	1901	582 352	757 578	774 847	+ 17 269
„ Mehl, Mühlenfabrikaten u. Kleie	1899	1 612 031	1 807 691	2 160 291	+ 352 600
gegen	1900	1 690 985	1 988 664	2 469 563	+ 480 899
„	1901	1 822 965	2 090 573	2 595 467	+ 504 894

[1] Der Gesamternte.

(Fortsetzung des Textes auf S. 296.)

Digitized by Google

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Ernte in 1901	Weizen u. Güterbewegungsstatistik v. Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfa
1	2	3	4	5	6
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	177 552	63 324	51 093	25
2	Ost- und westpreußische Häfen		7 118	16 100	5
3	Provinz Pommern	62 383	21 838	18 586	19
4	Pommersche Häfen		355	15 028	11
5	Großh. Mecklenburg usw.	39 310	28 888	19 360	7
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		689	3 264	1
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	24 006	3 280	10 496	5
8	Elbhäfen		200	9 060	4
9	Weserhäfen	194 208	488	7 259	1
10	Emshäfen		85	365	
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg		88 345	15 638	53
12	Provinz Posen	34 432	54 011	20 955	19
13	Reg.-Bez. Oppeln	86 767	13 983	3 874	18
14	Stadt Breslau	154 107	10	13 646	22
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		64 440	20 404	44
16	Berlin	43 905	234	2 403	17
17	Provinz Brandenburg		50 006	25 262	19
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	148 371	77 543	86 284	5
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen	247 801	75 982	50 975	37
20	Königreich Sachsen	61 089	147 989	13 710	52
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	132 977	75 268	37 604	18
22	Ruhrrevier (Westfalen)	147 293	4 345	3 636	58
24	Provinz Westfalen, Waldeck		29 433	23 807	49
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		7 770	8 207	40
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	192 067	1 887	4 482	12
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		73 496	30 775	33
27	Saarrevier usw.		489	59	9
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		296	123 651	3
29	Lothringen	122 905	20 357	10 667	11
30	Elsaß	107 492	37 698	11 034	20
31	Bayerische Pfalz	27 327	5 750	1 355	112
32	Großh. Hessen	17 580	49 091	12 168	16
33	Großh. Baden	140 651	28 203	10 168	181
34	Mannheim und Ludwigshafen		768	551 460	1
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	259 809	21 288	3 281	114
36	Königreich Bayern	509 009	149 346	6 927	48
	Überhaupt	2 931 041	1 204 293	1 243 043	1 175

Digitized by Google

pelz (Tonnen)

ihre 1901		Seeschiffahrts-verkehr in 1901		Binnenschiffahrts-verkehr in 1901		Überhaupt		Demnach zur Ver-wendung
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		
ersand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)	
7	8	9	10	11	12	13	14	15
.	16 054	57 775	.	.	5 677	36 044	.	141 508
2 921	.	.	7 611	220	.	.	4 470	66 853
.	3 384	.	10 384	.	5 283	.	19 051	58 361
9 468	.	.	729 023	342 551	.	.	377 004	401 010
.	31 700	.	97 095	.	28 223	.	157 018	351 226
1 901	.	.	.	.	8 750	.	6 849	41 281
.	15 087	.	.	.	.	.	15 087	101 854
.	33 121	.	.	28 743	.	.	4 378	158 485
.	9 236	.	.	.	32 882	.	42 118	86 023
80 523	.	.	.	.	234 744	.	154 221	302 592
13 642	.	.	.	.	.	13 642	.	234 159
.	38 506	.	.	.	61 777	.	100 283	161 372
19 103	.	.	.	.	79 288	.	60 185	193 162
.	79 902	.	.	.	.	.	79 902	227 195
66 889	.	.	.	.	153 105	.	86 216	278 283
.	409	.	.	.	14 269	.	14 678	137 583
.	9 503	.	.	.	87 009	.	96 512	201 001
.	111 176	.	.	.	.	.	111 176	138 503
.	4 523	.	.	.	71 396	.	75 919	93 499
378 077	.	.	.	.	906 050	.	527 973	668 624
.	111 319	.	.	.	5 479	.	116 798	376 607
.	41 531	.	.	.	46 119	.	87 650	596 659
572 524	505 451	57 775	844 113	371 514	1 740 051	49 686	2 137 488	5 018 843
505 451	.	.	57 775	.	371 514	.	49 686	.
67 073	.	.	786 338	.	1 368 537	.	2 087 802	.

Digitized by Google

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Roggen: Ernte in 1901	Güterbewegungsstatistik: Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	695 820	79 156	115 264	27 290
2	Ost- und westpreußische Häfen		9 079	7 311	123 635
3	Provinz Pommern	546 884	42 785	49 057	4 596
4	Pommersche Häfen		757	4 278	30 530
5	Großh. Mecklenburg usw.	319 812	24 077	44 414	2 380
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		689	3 813	24 266
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	243 317	9 156	10 173	6 145
8	Elbhäfen		133	2 981	7 999
9	Weserhäfen	858 826	2 820	27 652	630
10	Emshäfen		1 002	4 325	907
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg		56 694	8 182	46 223
12	Provinz Posen	454 776	78 414	66 376	31 980
13	Reg.-Bez. Oppeln	262 745	17 702	3 531	53 103
14	Stadt Breslau	495 831	30	2 238	31 165
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		36 779	14 011	48 140
16	Berlin	769 222	55	1 807	16 619
17	Provinz Brandenburg		62 944	67 478	14 451
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	279 301	26 714	36 911	7 744
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen	455 904	32 957	23 455	46 752
20	Königreich Sachsen	407 669	159 108	8 529	73 883
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	286 896	17 151	3 375	14 059
22	Ruhrrevier (Westfalen)	439 907	4 083	3 410	25 259
24	Provinz Westfalen, Waldeck		15 798	8 381	17 750
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		5 996	6 375	40 624
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	492 558	2 923	9 709	10 343
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		28 338	31 139	21 220
27	Saarrevier usw.		667	335	4 257
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		5 375	71 551	3 666
29	Lothringen	35 561	3 957	4 004	734
30	Elsaß	42 150	4 750	2 250	1 377
31	Bayerische Pfalz	115 299	6 438	4 647	2 739
32	Großh. Hessen	104 159	11 635	6 856	1 662
33	Großh. Baden	75 188	19 265	837	5 256
34	Mannheim und Ludwigshafen		225	5 689	1 653
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	52 541	574	845	2 019
36	Königreich Bayern	728 294	34 599	2 354	5 719
	Überhaupt	8 162 660	802 825	663 543	756 750

Digitized by Goog

(Tonnen)

Jahre 1901		Seeschiffahrts-verkehr in 1901		Binnenschiffahrts-verkehr in 1901		Überhaupt		Demnach zur Verwendung
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)	
7	8	9	10	11	12	13	14	15
.	28 370	65 855	.	.	1 756	35 729	.	660 091
18 302	.	.	75 122	107 079	.	50 259	.	496 625
21 560	.	.	19 958	16 995	.	18 597	.	301 215
.	988	.	339 047	238 158	.	.	101 877	345 194
.	7 601	.	131 921	.	2 459	.	141 981	1 000 807
34 396	.	.	.	34 468	.	68 864	.	385 912
.	49 572	.	.	.	.	.	49 572	312 317
.	63 056	.	.	.	1 140	.	64 196	560 027
38 215	.	.	.	.	127 724	.	89 509	858 731
29 167	.	.	.	.	225 947	.	196 780	476 081
.	23 297	.	.	.	.	.	23 297	479 201
.	65 304	.	.	.	28 797	.	94 101	501 770
.	10 684	.	.	.	4 195	.	14 879	301 775
.	31 218	.	.	.	.	.	31 218	471 125
38 939	.	.	.	.	222 483	.	183 544	676 102
3 270	.	.	.	.	.	3 270	.	32 291
873	.	.	.	.	2 437	.	1 564	43 714
1 908	.	.	.	.	9 369	.	7 452	122 751
5 194	.	.	.	.	11 885	.	6 691	110 850
.	402	.	.	.	38 249	.	38 651	113 839
.	1 174	.	.	.	228	.	1 402	53 943
.	3 365	.	.	.	3 818	.	7 183	735 477
191 824	285 031	65 855	566 048	396 709	680 478	176 719	1 053 897	9 039 838
.	191 824	.	65 855	.	396 709	.	176 719	
.	93 207	.	500 193	.	283 778	.	877 178	

Digitized by Google

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Gerste			
		Ernte in 1901	Güterbewegungsstatistik von		
			Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	392 828	29 302	57 387	9 956
2	Ost- und westpreußische Häfen		3 256	9 587	60 834
3	Provinz Pommern	147 986	11 636	21 585	5 879
4	Pommersche Häfen		306	3 055	19 048
5	Großh. Mecklenburg usw.	92 587	10 049	18 691	3 046
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		401	12 763	10 321
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	162 804	19 170	4 676	24 642
8	Elbhäfen		393	22 055	3 412
9	Weserhäfen	70 366	6 360	56 540	1 422
10	Emshäfen		4 143	2 410	467
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg		13 895	3 837	102 353
12	Provinz Posen	219 981	32 686	60 140	3 767
13	Reg.-Bez. Oppeln	105 668	17 984	6 076	12 192
14	Stadt Breslau	189 008	712	3 238	30 679
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		30 915	40 726	23 237
16	Berlin	173 368	458	9 794	39 124
17	Provinz Brandenburg		37 066	38 955	23 407
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	188 473	83 665	107 329	9 884
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen	335 616	88 447	33 394	89 854
20	Königreich Sachsen	71 291	39 106	5 652	67 961
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	89 803	15 588	5 285	28 967
22	Ruhrrevier (Westfalen)	24 035	947	295	38 530
24	Provinz Westfalen, Waldeck		28 989	4 424	25 721
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		2 651	2 659	24 570
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	59 048	683	3 024	5 521
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		27 506	13 455	19 203
27	Saarrevier usw.		44	71	2 205
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		1 025	67 349	587
29	Lothringen	10 111	849	2 119	1 350
30	Elsaß	76 871	18 904	13 269	3 906
31	Bayerische Pfalz	63 774	13 380	11 631	14 133
32	Großh. Hessen	97 009	33 761	34 045	14 744
33	Großh. Baden	89 467	25 294	12 870	26 053
34	Mannheim und Ludwigshafen		1 504	24 049	16 320
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	157 747	24 905	10 192	32 256
36	Königreich Bayern	503 311	212 270	31 927	147 541
	Überhaupt	3 321 102	838 250	754 554	943 109

Digitized by Google

(Tonnen)

Jahre 1901		Seeschiffahrts-verkehr in 1901		Binnenschiffahrts-verkehr in 1901		Überhaupt		Demnach zur Verwendung
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)	
7	8	9	10	11	12	13	14	15
.	3 816	36 404	.	.	614	31 974	.	360 854
.	287	.	60 107	30 665	.	.	29 729	177 665
18 087	.	.	27 221	3 034	.	.	6 100	98 687
.	1 323	.	260 344	61 451	.	.	200 216	363 020
.	41 455	.	96 632	.	12 443	.	150 530	220 896
56 373	.	.	.	16 572	.	72 945	.	147 036
.	6 116	.	.	5 547	.	.	569	106 237
.	9 952	.	.	.	43 644	.	53 596	242 604
.	13 782	.	.	2 927	.	.	10 855	184 223
97 445	.	.	.	.	150 309	.	52 864	241 337
.	56 460	.	.	.	.	.	56 460	392 076
.	62 309	.	.	.	7 081	.	69 390	140 681
.	23 682	.	.	4 391	.	.	19 291	109 094
.	59 532	.	.	.	.	.	59 532	83 567
34 472	.	.	.	.	136 817	.	102 345	161 396
769	.	.	.	.	2 478	.	1 709	11 820
9 366	.	.	.	21	.	9 387	.	67 484
.	2 502	.	.	.	1 835	.	4 337	68 111
19 301	.	.	.	7 351	.	26 652	.	70 357
.	5 474	.	.	.	40 781	.	46 255	135 722
.	22 064	.	.	.	690	.	22 754	180 501
.	115 614	.	.	.	53 145	.	168 759	672 070
235 813	424 368	36 404	444 304	131 959	449 837	140 958	1 055 291	4 235 435
	235 813		36 404		131 959		140 958	
	188 555		407 900		317 878		914 333	

Digitized by Google

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Ernte in 1901	Hafe Güterbewegungsstatistik von Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	785 072	20 545	107 806	4 573
2	Ost- und westpreußische Häfen		14 657	2 591	154 952
3	Provinz Pommern	399 507	17 640	32 984	2 146
4	Pommersche Häfen		604	3 926	16 811
5	Großh. Mecklenburg usw.	291 982	10 556	49 761	934
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		425	5 355	25 214
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	444 253	20 203	23 160	6 335
8	Elbhäfen		521	2 332	17 750
9	Weserhäfen	642 845	1 391	12 599	1 329
10	Emshäfen		345	2 156	1 192
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg		38 665	12 784	27 557
12	Provinz Posen	249 104	17 771	16 166	7 347
13	Reg.-Bez. Oppeln	204 905	19 522	15 958	7 345
14	Stadt Breslau	380 281	468	604	21 672
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		15 376	18 434	10 661
16	Berlin	389 327	1 647	8 761	60 438
17	Provinz Brandenburg		15 227	25 914	25 512
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	226 251	24 446	27 357	10 003
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen	441 500	29 279	5 760	27 590
20	Königreich Sachsen	384 439	63 062	4 676	21 876
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	313 956	29 055	16 449	10 079
22	Ruhrrevier (Westfalen)	293 038	4 947	1 253	81 294
24	Provinz Westfalen, Waldeck		25 474	11 437	27 394
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		6 274	8 475	63 125
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	455 935	2 373	6 252	12 529
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		29 458	21 918	16 963
27	Saarrevier usw.		1 020	301	16 735
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		1 103	154 309	1 094
29	Lothringen	99 274	7 992	6 490	17 442
30	Elsaß	35 225	11 158	6 393	15 432
31	Bayerische Pfalz	52 734	2 011	2 063	10 243
32	Großh. Hessen	48 472	4 094	5 702	11 992
33	Großh. Baden	99 544	19 377	15 907	19 037
34	Mannheim und Ludwigshafen		311	45 845	3 796
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	202 586	27 418	35 168	8 185
36	Königreich Bayern	609 923	97 937	40 532	8 279
	Überhaupt	7 050 153	582 352	757 578	774 847

Digitized by Google

(Tonnen)

Jahre 1901		Seeschiffahrts-verkehr in 1901		Binnenschiffahrts-verkehr in 1901		Überhaupt		Demnach zur Verwendung
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)	
7	8	9	10	11	12	13	14	15
.	49 128	156 177	.	.	4 766	102 283	.	682 789
17 953	.	.	14 234	54 723	.	58 442	.	341 065
28 968	.	.	22 229	6 949	.	13 688	.	278 294
1 407	.	.	67 413	58 334	.	.	7 672	451 925
.	2 530	.	31 674	.	2 418	.	86 622	679 467
8 819	.	.	.	3 329	.	12 148	.	236 956
8 613	.	.	.	2 346	.	10 959	.	193 946
.	13 295	.	.	.	14 217	.	27 512	407 793
.	51 275	.	.	.	42 904	.	94 179	483 506
17 354	.	.	.	.	52 314	.	34 960	261 211
.	21 830	.	.	.	.	.	21 830	463 330
.	17 200	.	.	.	13 324	.	30 524	414 963
6 370	.	.	.	.	16 663	.	10 293	324 249
.	95 998	.	.	.	.	.	95 998	389 036
80 809	.	.	.	.	194 123	.	113 314	569 249
.	10 952	.	.	.	.	.	10 952	110 226
.	9 039	.	.	.	13 689	.	22 728	57 953
.	8 180	.	.	.	.	.	8 180	60 914
.	6 290	.	.	.	6 548	.	12 838	61 310
38 919	.	.	.	.	49 052	.	10 133	109 677
26 983	.	.	.	88	.	27 071	.	175 515
32 253	.	.	.	13 345	.	45 598	.	564 325
268 448	285 717	156 177	135 550	139 114	410 018	270 189	537 735	7 317 699
	268 448	135 550			139 114		270 189	
	17 269	20 627			270 904		267 546	

Digitized by Google

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Mehl, Mühlen-Güterbewegungsstatistik: Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	129 859	155 662	207 977
2	Ost- und westpreußische Häfen	8 526	93 067	118 782
3	Provinz Pommern	35 778	31 485	49 132
4	Pommersche Häfen	461	38 263	21 026
5	Großh. Mecklenburg usw.	9 167	25 305	12 503
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel	807	24 267	15 807
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	18 815	12 116	65 117
8	Elbhäfen	12 444	117 662	26 249
9	Weserhäfen	1 659	53 142	6 147
10	Emshäfen	338	1 573	1 902
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg	118 519	143 383	124 120
12	Provinz Posen	82 810	50 585	156 032
13	Reg.-Bez. Oppeln	62 982	28 372	83 333
14	Stadt Breslau	209	47 198	36 912
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	60 260	59 610	132 760
16	Berlin	575	52 955	62 455
17	Provinz Brandenburg	74 686	80 928	119 899
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	81 179	103 765	59 511
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen	103 460	49 542	171 060
20	Königreich Sachsen	271 761	91 612	133 448
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	83 836	33 223	90 989
22	Ruhrrevier (Westfalen)	46 855	40 154	110 788
24	Provinz Westfalen, Waldeck	47 392	53 036	85 145
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)	25 289	41 618	108 916
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	11 898	23 496	40 716
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	168 379	56 197	94 654
27	Saarrevier usw.	4 504	3 143	41 286
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort	1 958	128 243	7 914
29	Lothringen	15 802	6 378	20 066
30	Elsaß	23 128	10 584	34 825
31	Bayerische Pfalz	36 806	56 635	39 846
32	Großh. Hessen	29 507	49 996	50 143
33	Großh. Baden	55 251	118 975	49 563
34	Mannheim und Ludwigshafen	1 227	134 196	10 821
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	42 548	45 459	76 593
36	Königreich Bayern	154 290	28 748	129 020
	Überhaupt	1 822 965	2 090 573	2 595 467

Digitized by Google

fabrikate, Kleie (Tonnen)

vom Jahre 1901		Seeschiffahrtsverkehr in 1901		Binnenschiffahrts-verkehr in 1901		Überhaupt	
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-	
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (6+8+10)	Empfang (7+9+11)
6	7	8	9	10	11	12	13
.	78 030	70 856	.	.	11 303	.	18 477
.	410	.	6 535	15 075	.	8 130	.
21 262	.	.	2 297	14 205	.	33 170	.
38 412	.	31 867	.	27 731	.	98 010	.
65 929	.	.	8 217	5 428	.	63 140	.
.	105 447	.	.	.	1 587	.	107 034
.	54 961	.	.	8 292	.	.	46 669
.	62 864	.	.	.	12 967	.	75 831
.	48 471	.	.	4 924	.	.	43 547
44 254	.	.	.	.	53 185	.	8 931
.	121 518	.	.	.	.	.	121 518
.	41 836	.	.	.	14 023	.	55 859
.	57 766	.	.	.	22 272	.	80 038
.	102 743	.	.	.	.	.	102 743
.	40 799	.	.	.	57 411	.	98 210
.	13 688	.	.	.	.	.	13 688
.	24 241	.	.	.	4 156	.	28 397
16 789	.	.	.	1 540	.	18 329	.
.	147	.	.	.	4 541	.	4 688
192 787	.	.	.	15 805	.	208 592	.
.	31 134	.	.	.	39	.	31 173
.	100 272	.	.	.	20 752	.	121 024
379 433	884 327	102 723	17 049	93 000	202 236	429 371	957 827
	379 433	17 049			93 000		429 371
	504 894	85 674			109 236		528 456

Digitized by Google

	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Mehl usw. Kleie	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
	Tonnen									
Über die Landgrenzen hat Deutschland im Verkehr mit:										
Rußland	.	20 695	14	39 137	3	9 538	2	59 717	30	103 519
Polen	126	15 778	192	44 317	30	2 735	130	9 081	237	237 909
Galizien usw.	.	28 190	13	22 127	2	6 432	.	959	82	45 900
Ungarn usw.	1	3 624	15	420	1	53 851	.	127	80	33 178
Böhmen	141	108	4 296	179	23	62 303	379	1 047	631	4 779
dem übrigen Österreich	142	6 275	184	299	69	54 710	495	532	823	38 618
der Schweiz	149 908	366	1 849	20	4 823	118	59 942	203	8 366	2 382
Italien	.	62	.	.	12	12	40	.	9	380
Frankreich	44	67	5	24	59	1 432	87	53	120	7 251
Luxemburg	3 774	390	123	689	2 524	180	265	1 446	1 387	2 696
Belgien	200	12 619	1 130	946	380	2 370	742	10 434	348	10 552
Holland	1 457	2 097	7 722	2 605	656	2 486	2 307	1 109	3 646	34 544
Dänemark	1 593	42	2 043	50	366	1 351	3 074	24	1 300	276
Überhaupt	157 386	90 313	17 586	110 813	8 948	197 518	67 463	84 732	17 059	521 984
dazu mit direkten Frachtbriefen im Verkehr mit England und Schweden	.	.	20	.	15	.	.	.	31	.
	157 386	90 313	17 606	110 813	8 963	197 518	67 463	84 732	17 090	521 984

Digitized by Google

	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Mehl usw. Kleie	
	Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
	Tonnen									
Über die Zollgrenzen der Wasserstraßen hat Deutschland:										
auf der Memel bei Schmaleningken	.	868	.	2 346	.	1 341	.	4 897	.	1 258
„ „ Weichsel bei Thorn . . .	.	5 270	.	143	.	1 646	.	100	.	16 022
„ „ Warthe bei Pogorzelice .	.	14	.	124	.	.	.	.	.	.
„ dem Rhein bei Emmerich . . .	.	1 302 197	.	288 160	.	167 570	.	280 357	.	70 719
„ „ Rhein-Spogkanal b. Keeken	.	.	281	.	.	421	370	.	70	.
„ der kanalisirten Mosel bei Novéant .	.	7 017	.	.	.	.	.	.	.	.
„ dem Rhein-Marnekanal bei Lagard	.	7 252	.	.	.	2 478	.	.	.	.
„ der Elbe bei Schandau . . .	200	.	10 532	.	.	91 279	735	.	.	555
„ „ Donau bei Passau	.	46 476	.	3 867	.	54 039	.	301	.	20 731
„ dem Bodensee bei Lindau . .	357	.	49	.	896	.	13 646	.	.	21
Überhaupt .	557	1 369 094	10 862	294 640	896	318 774	14 751	285 655	70	109 306
		557		10 862		896		14 751		70
		1 368 537		283 778		317 878		270 904		109 236

Digitized by Google

		Es wurden in Deutschland geerntet	Der Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrs-bezirke	Der Versand	Der Mehr- oder Minder-Empfang
		Tonnen	beträgt in Prozenten der Ernte		
Weizen und Spelz . .	1899	4 323 542	29	29	— 3
gegen	1900	4 307 512	31	29	— 2
„	1901	2 931 041	41	42	— 2
Roggen	1899	8 675 792	9	9	1
gegen	1900	8 550 659	8	8	2
„	1901	8 162 660	10	8	1
Gerste	1899	2 983 876	26	26	9
gegen	1900	3 002 182	26	24	6
„	1901	3 321 102	25	23	6
Hafer	1899	6 882 687	7	9	0
gegen	1900	7 091 930	7	10	1
„	1901	7 050 153	8	11	0

Die auf Seite 285, 287, 289, 291 und 293 am Schlusse ermittelten Ziffern geben die Mengen an, die Deutschland nach dem Ausland versandt oder daraus empfangen hat.

Digitized by Google

Weizen und Spelz haben geerntet	1899	1900	1901
	Tonnen		
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.)	611 814	550 795	509 009
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	281 323	276 282	259 809
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	350 738	379 104	247 801
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	280 898	306 403	194 208
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	203 142	192 199	192 067
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	312 809	329 268	177 552
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	267 074	258 186	154 107
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	229 910	239 895	148 371
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck und Lippe)	157 082	170 043	147 293
„ 33 u. 34 (Großh. Baden)	165 439	163 211	140 651
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	180 355	178 778	132 977
„ 29 (Lothringen)	131 846	119 523	122 905
„ 30 (Elsaß)	117 421	109 308	107 492
„ 13 (Rbz. Oppeln)	104 654	102 977	86 767
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	152 852	151 510	62 383
„ 20 (Königreich Sachsen)	129 437	147 705	61 089
„ 16 u. 17 (Berlin u. Prov. Brandenburg)	125 920	129 440	43 905
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	155 204	151 435	39 310
„ 12 (Prov. Posen)	159 989	158 400	34 432
„ 31 (Pfalz)	37 667	30 855	27 327
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	144 639	141 575	24 006
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	23 330	20 620	17 580
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 33 u. 34 (Baden)	311 789	246 367	378 077
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Herzogtum Anhalt)	38 346	55 053	80 523
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	63 711	52 271	66 889
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	32 524	23 003	19 103
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	37 608	57 594	13 642
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	14 296	11 925	9 468
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	— 8 214	— 12 204	2 921
„ 12 (Prov. Posen)	32 225	40 423	1 901
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 29 (Lothringen)	+ 11 576	+ 7 947	409
„ 5 u. 6 (Mecklenburg, Lübeck u. s. w.)	2 952	+ 932	3 384

[1]) Das Minuszeichen (—) bedeutet, daß in dem bezeichneten Vorjahr mit der Eisenbahn weniger, das Pluszeichen (+), daß mehr versandt als empfangen ist.

Digitized by Google

Weizen und Spelz	1899	1900	1901
	Tonnen		
Vbz. 32 (Großh. Hessen ohne Oberhess.)	8 351	11 903	4 523
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	5 399	10 019	9 236
„ 30 (Elsaß)	30 026	24 826	9 503
„ 13 (Rbz. Oppeln)	+ 2 461	2 993	15 087
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	175	5 986	16 054
„ 9, 10, 11 (Hannover usw., Weser- und Emshäfen)	+ 3 781	9 307	31 700
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	22 906	17 455	33 121
„ 20 (Königreich Sachsen)	51 956	55 029	38 506
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	27 498	6 508	41 531
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	86 118	86 437	79 902
„ 31 (Pfalz)	81 921	81 837	111 176
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	103 531	92 369	111 319

Werden die auf S. 285 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen in:

	1899	1900	1901
	Prozente		
Vbz. 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	112	138	125
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	112	118	106
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	92	94	97
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	122	138	93
„ 29 (Lothringen)	108	103	89
„ 13 (Rbz. Oppeln)	102	97	85
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	93	92	85
„ 12 (Prov. Posen)	128	140	83
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	58	64	69
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau mit Oberhessen)	87	93	69
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	72	74	69
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	108	105	67
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck usw.)	64	66	65
„ 9, 10 u. 11 (Pr. Hann., Oldenb., Braunschw. usw.)	95	81	55
„ 30 (Elsaß)	80	82	53
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	90	78	51
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Herzogtum Anhalt)	95	136	49
„ 20 (Königreich Sachsen)	56	64	38
„ 33 u. 34 (Baden)	24	31	21
„ 31 (Pfalz)	31	27	20
„ 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen)	24	23	19
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein)	43	50	6
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	76	82	58

Digitized by Google

Roggen haben geerntet	1899	1900	1901
	Tonnen		
Vbz. 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . .	783 833	818 704	858 826
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	854 770	819 112	769 222
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	758 974	694 097	728 294
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	979 984	1 159 179	695 820
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	574 347	657 171	546 884
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	580 782	411 807	495 831
„ 23, 25, 26 u. 27 (Rheinprovinz) . . .	407 468	445 958	492 558
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	448 799	418 206	455 904
„ 12 (Prov. Posen).	850 317	707 189	454 776
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	406 296	402 823	439 907
„ 20 (Königreich Sachsen)	338 273	326 093	407 669
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	309 275	337 362	319 812
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	263 617	253 245	286 896
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	282 317	245 490	279 301
„ 13 (Rbz. Oppeln)	267 254	216 805	202 745
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein)	251 110	252 191	243 317
„ 31 (Pfalz)	93 556	97 609	115 299
„ 32 (Großherzogtum Hessen) . . .	85 728	95 647	104 159
„ 33 u. 34 (Baden)	69 407	72 063	75 188
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	49 875	51 239	52 541
„ 30 (Elsaß)	36 969	37 217	42 150
„ 29 (Lothringen)	32 841	31 457	35 561
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) .	39 321	41 348	38 939
„ 16 u. 17 (Prov. Brandenburg) . .	47 547	31 953	38 215
„ 12 (Prov. Posen).	164 518	137 182	34 396
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	24 761	27 292	29 167
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	10 559	20 710	21 560
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	— 11 681	— 6 149	18 302
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	440	3 053	5 194
„ 29 (Lothringen)	3 072	1 022	3 270
„ 31 (Pfalz)	1 930	— 4 159	1 908
„ 30 (Elsaß)	392	— 716	873
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 33 u. 34 (Baden)	1 541	+ 1 642	402
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein und Elbhäfen)	1 815	1 591	988

Digitized by Google

Roggen	1899	1900	1901
	Tonnen		
Vbz. 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	2047	1192	1174
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	1283	+ 979	3365
„ 9, 10 u. 11 (Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Weser- u. Emsh.)	10876	17064	7601
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	7990	8610	10684
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	15804	21821	23297
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	47139	78441	28370
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	23787	32856	31218
„ 13 (Rbz. Oppeln).	24192	44214	49572
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	73886	84208	63056
„ 20 (Königreich Sachsen)	129851	114046	65304

Werden die auf S. 287 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1899	1900	1901
	Prozente		
Vbz. 12 (Prov. Posen).	161	149	118
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	122	107	110
„ 29 (Lothringen)	100	95	110
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	106	106	106
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	103	103	105
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	99	100	99
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	96	97	97
„ 30 (Elsaß)	101	98	96
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	97	95	95
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	97	94	95
„ 31 (Pfalz)	98	96	94
„ 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen) .	89	87	94
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	94	92	93
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	83	78	90
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	87	82	89
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	93	83	86
„ 13 (Rbz. Oppeln)	92	83	84
„ 20 (Königreich Sachsen)	63	71	81
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	74	69	73
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	82	84	70
„ 33 u. 34 (Baden).	66	57	66
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt)	79	68	59
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	96	91	90

Digitized by Google

Gerste haben geerntet	1899	1900	1901
	Tonnen		
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.)	554 636	514 627	503 311
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	275 911	289 763	392 828
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	331 448	339 818	335 616
„ 12 (Prov. Posen)	176 733	162 923	219 981
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	191 445	182 285	189 008
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	159 746	170 777	188 473
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	138 153	141 858	173 368
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein usw. und Elbhäfen)	108 310	115 694	162 804
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	152 171	154 676	157 747
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	107 797	119 359	147 936
„ 13 (Rbz. Oppeln)	107 589	114 848	105 668
„ 32 (Großh. Hessen o. Oberhessen)	95 640	97 260	97 009
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	49 120	60 084	92 587
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	83 150	83 906	89 803
„ 33 u. 34 (Baden)	96 186	87 010	89 467
„ 30 (Elsaß)	80 129	81 259	76 871
„ 20 (Königreich Sachsen)	57 633	61 529	71 291
„ 9, 10, 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . .	54 768	57 723	70 366
„ 31 (Pfalz)	59 359	64 293	63 774
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) . .	63 736	65 427	59 048
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	27 598	25 804	24 035
„ 29 (Lothringen)	12 618	11 259	10 111
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	95 943	73 352	97 445
„ 12 (Posen)	52 447	65 681	56 373
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) . .	66 357	42 867	34 472
„ 32 (Großherzogtum Hessen) . . .	17 317	22 712	19 301
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	13 239	11 856	18 087
„ 30 (Elsaß)	230	12 013	9 366
„ 29 (Lothringen)	1 206	1 604	769
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 3 u. 4 (Prov. Pommern)	1 515	5 317	287
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	6 713	3 976	1 323
„ 31 (Pfalz)	7 153	1 450	2 502
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	23 527	11 115	3 816

Gerste	1899	1900	1901
	Tonnen		
Vbz. 33 u. 34 (Baden)	20 969	27 461	5 474
„ 13 (Rbz. Oppeln)	10 542	1 927	6 116
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	1 082	7 588	9 952
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	13 265	15 877	13 782
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	33 282	23 440	22 064
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	32 567	30 749	23 682
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	45 180	32 948	41 455
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	52 629	29 347	56 460
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	90 648	66 747	59 533
„ 20 (Königreich Sachsen)	78 322	77 849	62 309
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	92 937	85 635	115 614

Werden die auf S. 289 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1899	1900	1901
	Prozente		
Vbz. 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen)	132	154	138
„ 30 (Elsaß)	100	117	114
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	98	104	109
„ 12 (Prov. Posen)	161	197	105
„ 13 (Rbz. Oppeln)	99	105	99
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	104	100	94
„ 31 (Pfalz)	89	98	94
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	100	91	94
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	82	87	87
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	86	92	86
„ 29 (Lothringen)	73	97	86
„ 3 u. 4 (Pommern)	152	121	83
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	77	79	82
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	64	86	78
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	79	77	78
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	75	79	75
„ 33 u. 34 (Baden)	81	67	66
„ 20 (Königreich Sachsen)	41	42	51
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	35	42	45
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	32	41	37
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig)	44	33	32
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	23	28	29
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	76	84	78

Digitized by Google

Hafer haben geerntet	1899	1900	1901
	Tonnen		
Vbz. 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	720 856	743 537	785 072
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . .	521 794	599 792	642 845
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	711 765	710 047	609 923
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) . .	459 208	477 200	455 935
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein) .	361 515	392 735	444 253
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	451 923	478 177	441 500
„ 3 u. 4 (Pommern)	406 114	422 010	399 507
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	355 815	347 306	389 327
„ 20 (Königreich Sachsen)	378 179	405 259	384 439
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	403 816	382 914	380 281
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	322 114	319 217	313 956
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	296 791	330 264	293 038
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	250 016	268 841	291 982
„ 12 (Prov. Posen)	223 647	181 425	249 104
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	212 716	220 525	226 251
„ 13 (Rbz. Oppeln)	214 587	223 961	204 905
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	220 986	223 775	202 586
„ 33 (Baden)	104 955	113 640	99 544
„ 29 (Lothringen)	127 078	116 725	99 274
„ 31 (Pfalz)	52 016	49 198	52 734
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	47 006	46 806	48 472
„ 30 (Elsaß)	39 790	38 576	35 225
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) . .	79 036	93 280	80 809
„ 33 u. 34 (Baden)	23 717	33 058	38 919
„ 36 (Bayern)	30 985	46 956	32 253
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	23 854	28 520	28 968
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	14 947	15 732	26 983
„ 3 u. 4 (Pommern)	18 598	19 050	17 953
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt) . .	14 625	16 793	17 354
„ 12 (Posen)	26 101	15 287	8 819
„ 13 (Rbz. Oppeln)	18 383	7 956	8 613
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau u. Oberh.)	2 566	5 748	6 370
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein) . . .	— 8 725	— 6 951	1 407
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . .	11 286	15 783	2 530
„ 32 (Großh. Hessen o. Oberhessen) .	7 148	8 027	6 290

Digitized by Google

Hafer	1899	1900	1901
	Tonnen		
Vbz. 31 (Pfalz)	2 452	7 969	8 150
„ 30 (Elsaß)	15 617	15 089	9 039
„ 29 (Lothringen)	5 922	11 031	10 952
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	3 872	3 976	13 293
„ 20 (Königreich Sachsen)	44 913	34 733	17 200
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	10 395	20 140	21 830
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	36 177	46 772	51 275
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	30 731	86 700	49 128
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck usw.)	96 379	108 847	95 998

Werden die auf S. 291 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1899	1900	1901
	Prozente		
Vbz. 3 u. 4 (Prov. Pommern u. pommersche Häfen)	118	116	117
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	107	113	115
„ 35 (Königreich Württemberg u. Hohenzollern)	107	107	115
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	104	108	108
„ 13 (Rbz. Oppeln)	116	115	106
„ 12 (Prov. Posen)	122	117	105
„ 5 u. 6 (Großh. Mecklenburg usw. und Häfen Rostock, Lübeck, Kiel)	110	108	105
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein usw. und Elbhäfen)	95	95	98
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau, Oberhessen usw.)	98	96	97
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	82	96	95
„ 9, 10 u. 11 (Weser- u. Emshäfen, Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg)	96	91	95
„ 14 u. 15 (Stadt Breslau, Rbz. Breslau u. Liegnitz)	89	93	93
„ 20 (Königreich Sachsen)	87	90	93
„ 33 u. 34 (Baden)	72	73	91
„ 29 (Lothringen)	96	91	90
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt)	96	88	87
„ 31 (Bayerische Pfalz)	95	86	87
„ 16 u. 17 (Berlin und Prov. Brandenburg)	91	80	81
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	83	77	80
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	77	75	79
„ 22 u. 24 (Ruhrrevier [Westfalen], Prov. Westfalen, Waldeck)	95	75	75
„ 30 (Elsaß)	72	72	61
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	97	95	96

Digitized by Google

Mehl, Mühlenfabrikate und Kleie	1899	1900	1901
	Tonnen		
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 33 u. 34 (Baden)	144 496	164 538	209 291
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	34 611	46 585	98 010
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	53 322	32 929	63 829
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	73 280	73 835	63 140
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	13 445	14 558	33 170
„ 31 (Pfalz)	— 2 451	2 848	18 329
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	1 116	— 4 705	8 125
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 32 (Großherzogtum Hessen)	+ 3 003	7 247	4 688
„ 29 (Lothringen)	14 687	10 807	13 688
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	59 996	69 917	18 477
„ 30 (Elsaß)	27 135	29 632	29 096
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	27 733	24 113	31 173
„ 13 (Rbz. Oppeln)	54 802	65 977	46 669
„ 20 (Königreich Sachsen)	27 100	57 095	55 859
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	15 478	26 108	75 831
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	45 541	52 078	80 038
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	26 429	53 068	98 205
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	91 859	95 485	102 743
„ 12 (Posen)	36 303	76 248	107 034
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	50 297	55 226	115 197
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	104 980	88 966	121 024
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	91 082	99 520	121 518

Der in den Vorjahren gemachte Versuch, die in den einzelnen Provinzen zum Verzehren verbliebenen Mengen an Brotfrucht zu ermitteln, wird hier für ein weiteres Jahr fortgeführt.

Von den in den Nachweisungen S. 285 und 287 berechneten, zur Verwendung in den Provinzen bleibenden Mengen Weizen und Spelz, sowie Roggen wird zunächst die Aussaat mit je 170 kg für das Hektar der in dem ersten Vierteljahrshefte 1902 der Reichsstatistik angegebenen Ernteflächen in Abzug gebracht und dann der Mehrempfang oder Mehrversand an Mehl, Mühlenfabrikaten und Kleie von S. 293 in vollem Betrage zu- oder abgerechnet. Die sich hiernach ergebenden Beträge der zum Verzehren bleibenden Mengen werden im ganzen und für den Kopf der Bevölkerung angegeben.

Digitized by Google

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Zur Verwendung blieben		Die Erntefläche betrug	
		nach S. 285 Weizen und Spelz	nach S. 287 Roggen	Weizen und Spelz	Roggen
		Tonnen		Hektare	
1	Provinzen Ost- und Westpreußen	141 508	660 091	126 340	698 435
2	Ost- und westpreußische Häfen				
3	Provinz Pommern	66 853	496 625	35 694	419 259
4	Pommersche Häfen				
5	Großherzogtum Mecklenburg usw.	58 361	301 215	20 057	194 856
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel usw.				
7	Provinz Schleswig-Holstein usw.	401 010	345 194	12 797	153 443
8	Elbhäfen				
9	Weserhäfen				
10	Emshäfen	351 226	1 000 807	89 756	525 599
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe-Schaumburg				
12	Provinz Posen	41 281	385 912	47 494	543 869
13	Regierungsbezirk Oppeln	101 854	312 317	60 696	187 044
14	Stadt Breslau	158 485	560 027	120 463	388 053
15	Regierungsbezirke Breslau u. Liegnitz				
16	Berlin	86 023	858 731	31 851	609 353
17	Provinz Brandenburg				
18	Regierungsbezirk Magdeburg u. Anhalt	302 592	476 081	64 818	174 784
19	Regierungsbezirk Merseburg und Thüringen	234 159	479 201	141 043	280 709
20	Königreich Sachsen	161 372	501 770	35 365	206 778
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	193 162	301 775	78 586	166 418
22	Ruhrrevier (Westfalen)	227 195	471 125	83 630	259 548
24	Provinz Westfalen, Waldeck				
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)				
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.				
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld usw.	278 283	676 102	99 719	257 978
27	Saarrevier usw.				
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort				
29	Lothringen	137 583	32 291	85 065	22 861
30	Elsaß	204 004	43 714	69 991	27 297
31	Bayerische Pfalz	138 503	122 751	16 387	53 210
32	Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen	93 499	110 850	9 636	46 359
33	Großherzogtum Baden	668 624	113 839	92 546	47 478
34	Mannheim und Ludwigshafen				
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	376 607	53 943	213 246	40 989
36	Königreich Bayern rechts des Rheins	596 659	735 477	360 884	507 775
	Überhaupt	5 018 843	9 039 838	1 896 064	5 812 137

Digitized by Google

Die Aussaat zu 170 kg für jedes Hektar betrug		Bleibt zum Verzehren		Davon Mehr-Versand an Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie	Dazu Empfang	Mithin zum Verbrauch			
Weizen und Spelz	Roggen	Weizen und Spelz	Roggen			überhaupt	für jede Person der Bevölkerung in[1]		
							1899	1900	1901
Tonnen		Tonnen		Tonnen		Tonnen	kg		
21 478	118 734	120 030	541 357	.	18 477	679 864	297	334	191
6 068	71 274	60 785	425 351	8 125	.	478 011	289	332	292
3 410	33 133	54 951	268 082	33 170	.	289 863	395	403	301
2 175	26 085	398 835	319 109	98 010	.	619 934	246	262	296
15 259	89 352	335 967	911 455	68 140	.	1 184 282	277	329	326
8 074	92 458	33 207	293 454	.	107 064	433 695	320	288	230
10 318	31 797	91 536	280 520	.	46 669	418 725	230	203	224
20 479	65 969	138 006	494 058	.	75 831	707 895	316	262	253
5 415	103 590	80 608	755 141	.	115 197	950 946	269	240	191
11 019	29 713	291 573	446 368	63 829	.	674 112	454	303	452
23 977	47 721	210 182	431 480	.	121 518	768 180	269	252	245
6 012	35 152	155 360	466 618	.	55 859	677 837	189	170	161
13 360	28 291	179 802	273 484	.	80 038	533 324	246	226	246
14 217	44 123	212 978	427 002	.	102 743	742 723	245	216	220
16 952	43 856	261 331	632 246	.	98 205	991 782	175	169	173
14 461	3 886	123 122	28 405	.	13 688	165 215	292	257	300
11 896	4 641	192 106	39 073	.	29 096	260 275	174	159	223
2 786	9 046	135 717	118 705	18 329	.	281 098	268	250	290
1 638	7 881	91 861	102 969	.	4 688	199 518	247	247	243
15 733	8 071	652 891	105 768	209 291	.	549 368	373	236	289
36 252	6 968	340 355	46 975	.	31 173	468 503	198	182	188
61 350	86 322	535 309	649 155	.	121 024	1 305 488	277	236	244
322 331	988 063	4 696 512	8 051 775	.	527 346	13 275 633	260	243	236

[1] Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1038.

Digitized by Google

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen [1])

im Rechnungsjahr 1901 (1. April 1901 bis 31. März 1902).

(Nach dem Verwaltungsbericht der kaiserl. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.)

---

1. Ausdehnung der Bahn.

Bei Beginn des Berichtsjahres betrug die Betriebslänge des ganzen Bahnnetzes . . . . . 1 863,08 km

Im Laufe des Jahres sind hinzugekommen:

am 1. Juli 1901	die Strecke Busendorf—Dillingen (Saar) mit	20,33 „
„ 1. August 1901	die Strecke Masmünster—Sewen mit .	8,52 „
„ 24. Oktober 1901	die Schmalspurbahn Colmar—Ensisheim—Bollweiler mit	33,75 „
„ 1. Dezember 1901	— zunächst nur für den Personenverkehr — die Strecke Aumetz—Deutsch-Oth Berg	6,96 „
außerdem infolge	Verlegung der Strecke St. Ludwig—Basel und der selbständigen Einführung der Lauterbacher Linie in den Bahnhof Bollweiler	2,30 „

Mithin Betriebslänge am Schlusse des Berichtsjahres . 1 934,94 km, wovon 1 873,21 km auf vollspurige und 61,73 km auf schmalspurige Bahnen entfallen. Ausschließlich dem Personenverkehr dienten 6,96 km, dem Güterverkehr 33,35 km. Die Länge der zweigleisigen Strecken betrug 1 038,31 km (gegen 1 016,67 km im Vorjahr).

Während 1,04 km verpachtet waren, befanden sich an gepachteten Strecken im Betrieb der Reichseisenbahnverwaltung 204,51 km, darunter 199,24 km, welche Eigentum der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft sind.

---

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 353.

Digitized by Google

Die mittlere Betriebslänge betrug für die vollspurigen Strecken 1 859,69 km, für die Schmalspurbahnen 42,68 km, im ganzen also 1 902,37 km und überstieg damit die mittlere Betriebslänge des Vorjahres — 1 857,60 km — um 2,4 %.

Von den vorhandenen 488 Stationen sind 232 Bahnhöfe, 140 Haltestellen und 116 Haltepunkte.

2. Anlagekapital.

Das vom Reiche auf die ihm gehörigen Eisenbahnen einschließlich des gesamten Lokomotiv- und Wagenparks verwendete Kapital hat sich im Laufe des Rechnungsjahres 1901 von 602 218 000 ℳ auf 617 702 000 ℳ erhöht. In diesem Betrage sind rund 93 884 000 ℳ enthalten, um die der Kaufpreis für die im Jahre 1871 und die später vom Reiche erworbenen Bahnstrecken deren Herstellungskosten übersteigt. Wird diese Summe in Abzug gebracht und andererseits der Betrag der aus Landesmitteln, von Gemeinden usw. geleisteten Bauzuschüsse einschließlich der Aufwendungen aus Betriebsfonds zugesetzt, so berechnen sich die eigentlichen Herstellungskosten der Reichseisenbahnen auf 557 752 000 ℳ.

Aufwendungen für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn sind — abgesehen von den Beschaffungskosten der Betriebsmittel — in diesen Angaben nicht inbegriffen.

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am Schlusse des Rechnungsjahres waren vorhanden:	1900	1901
Lokomotiven:		
für Vollspurbahnen	730	782
„ Schmalspurbahnen	12	12
Personenwagen:		
für Vollspurbahnen	1 495	1 553
„ Schmalspurbahnen	23	28
Gesamtzahl aller Plätze	63 058	66 640
Gepäck- und Güterwagen:		
für Vollspurbahnen	17 718	18 133
„ Schmalspurbahnen	94	100
Gesamtladegewicht der Gepäck- und Güterwagen t	199 475	198 826

Digitized by Google

Auf den eigenen Bahnstrecken sind von eigenen und fremden Betriebsmitteln geleistet:	1900	1901
von Lokomotiven:		
im Zug- und Vorspanndienst . km	23 674 091	23 582 367
in Leerfahrten . . . . . „	972 356	863 559
zusammen . . . Lokomotivkm	24 646 447	24 445 926
mithin Minderleistung in 1901 %	—	0,9
von Personenwagen . . . . Achskm	177 184 973	176 379 155
„ Gepäck- und Güterwagen „	679 212 823	654 549 837
„ Postwagen . . . . . „	10 579 365	10 839 220
im ganzen . . . Wagenachskm	866 977 161	841 768 212
mithin Minderleistung in 1901 %	—	2,9
Die eigenen Betriebsmittel legten auf eigenen und fremden Bahnen zurück:		
die Lokomotiven (ohne Rangierleistungen) . . . . . km	24 027 955	24 101 851
die Personenwagen . . . . . Achskm	153 210 850	168 341 800
„ Gepäck- und Güterwagen . „	548 557 522	533 087 373
Die durchschnittliche Leistung eines einzelnen Fahrzeuges betrug:		
bei den Lokomotiven . . . Nutzkm	32 488	30 292
„ „ Personenwagen . . . . km	48 225	49 614
„ „ Gepäckwagen . . . . „	47 794	45 934
„ „ Güterwagen . . . . . „	13 973	13 077

4. Verkehrsergebnisse.

Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 20 051 728 ℳ, ist also gegen die Einnahme in 1900 — 20 586 221 ℳ — um 2,6 % zurückgeblieben. Der Ausfall beruht hauptsächlich darauf, daß die vorjährige Einnahme durch besondere Umstände, z. B. die Weltausstellung in Paris, sehr günstig beeinflußt war; auch hat die Ermäßigung

Digitized by Google

des Gepäcktarifs und des Fahrgeldes für beurlaubte Militärpersonen Mindereinnahmen zur Folge gehabt. Die Einnahme aus dem Güterverkehr ist von 62 303 793 ℳ in 1900 auf 58 127 983 ℳ, also um 6,7 % zurückgegangen. Die Gründe dafür liegen in dem allgemeinen wirtschaftlichen Tiefstande, insbesondere in der ungünstigen Lage der Eisenindustrie. Der Rückgang betrifft denn auch fast sämtliche Tarifklassen und ist am erheblichsten bei den Sendungen von Steinkohlen, Koks, Roheisen und Eisenerzen.

Im einzelnen stellten sich die Ergebnisse wie folgt:

a) Personen- und Gepäckverkehr.

Wagenklasse	Zahl der beförderten Personen		Zurückgelegte Personenkilometer	Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt	Einnahme		Durchschnittliche Einnahme	
	überhaupt	in %		km	überhaupt ℳ	in %	von 1 beförderten Person ℳ	für 1 Personenkm ₰
I . . .	343 475	1,19	20 019 165	58,28	1 516 766	8,03	4,42	7,58
II . . .	3 396 258	11,78	117 474 080	34,59	5 368 158	28,42	1,58	4,57
III . . .	24 172 207	83,88	468 812 702	19,39	11 595 218	61,39	0,48	2,47
Militär . .	907 244	3,15	41 102 340	45,30	411 023	2,17	0,45	1,00
zusammen	28 819 184	100,00	647 408 287	22,46	18 891 165	100,00	0,66	2,92
im Vorjahr	27 692 549	—	641 777 940	23,18	19 417 035	—	0,70	3,03

Es ergibt sich hieraus die eigentümliche Erscheinung, daß im Vergleich zum Vorjahr der Verkehr sich zwar etwas höher stellt, die Einnahme aber zurückgeblieben ist. Sie erklärt sich daraus, daß bei den Reisen die dritte Wagenklasse verhältnismäßig mehr als sonst benutzt worden ist.

Die Einnahme betrug auf 1 Achskm der Personenwagen 10,71 ₰ (1900: 10,96 ₰), auf 1 km Betriebslänge 10 108 ℳ (10 644 ℳ). An Personenkilometern sind auf 1 km Bahnlänge zurückgelegt 346 389 gegen 351 813 in 1900.

Digitized by Google

Auf die Schnellzüge entfielen 10,16 % aller Reisen und 21,96 % der Personenkm (gegen 9,78 und 21,64 % im Vorjahr), auf Rückfahrkarten 50,10 % der Reisen und 53,59 % der Personenkm (1900: 44,68 und 45,24 %). Die Benutzung der Rückfahrkarten hat also wesentlich zugenommen.

Unter Benutzung von Zeitkarten sind 8 608 100 Fahrten — gegen 8 390 800 im Vorjahr — ausgeführt worden.

An Reisegepäck wurden befördert 47 291 t mit einer Einnahme von 1 023 402 ℳ (1900: 45 531 t mit 1 073 869 ℳ Einnahme). Jede beförderte Person hat durchschnittlich 3,67 ₰ (4,00 ₰) Gepäckfracht entrichtet.

b) Güterverkehr.

	Beförderte Tonnen	Zurückgelegte Tonnenkilometer	Einnahme im ganzen ℳ	Einnahme in %
Ell- und Expreßgut	92 300	11 765 585	1 724 967	2,97
Stückgut	627 425	41 444 294	5 133 477	8,83
Wagenladungen ausschl. Kohlen	13 580 630	934 770 529	31 404 996	54,31
Steinkohlen und Koks	7 495 772	713 872 875	17 451 153	30,02
Militär-, Bau- und Dienstgut	640 781	54 382 867	296 306	0,50
Viehverkehr	—	5 057 719	623 622	1,07
Fahrzeuge, Postgut, Leichen	—	544 434	71 362	0,13
Nebenerträgnisse	—	—	1 422 100	2,45
zusammen	22 436 908	1 761 838 303	58 127 983	100,00
im Vorjahr	24 578 581	1 881 035 442	62 303 793	
Mithin in 1901 weniger %	8,7	6,3	6,7	

Von der Einnahme aus dem Güterverkehr entfielen durchschnittlich auf die mit Frachtberechnung abgefertigte Tonne 2,56 ℳ (1900: 2,51 ℳ), auf 1 tkm 3,28 ₰ (3,31 ₰), auf 1 Achskm der Güterwagen 10,03 ₰ (10,36 ₰), auf 1 km Betriebslänge 30 593 ℳ (gegen 33 541 ℳ in 1900). Die Zahl der Tonnenkilometer auf 1 km Betriebslänge betrug 919 991 (1900: 998 335).

Jede Tonne hat im Durchschnitt 77,91 km (gegen 75,45 km im Vorjahr) zurückgelegt.

Digitized by Google

Von den überhaupt beförderten 22 436 908 t Güter bewegten sich:	Tonnen	%
innerhalb der Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Bahnen	5 593 506	24,93
nach anderen deutschen und luxemburgischen Bahnen	5 210 603	23,22
von anderen deutschen und luxemburgischen Bahnen	5 795 519	25,83
nach dem Zollauslande	1 788 994	7,97
von „ „	1 156 792	5,16
im Durchgangsverkehr	2 891 494	12,89
zusammen . .	22 436 908	100,00

5. Betriebsstörungen u. dgl.

Größere Betriebsstörungen haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

An eigenen Lokomotiven ist 1 Achsbruch vorgekommen.

Beim Betrieb wurden:	getötet	verletzt
unverschuldet (durch Unfälle der Züge usw.):		
Reisende	—	—
Bahnbeamte und Arbeiter . . .	—	8
sonstige Personen	—	3
infolge eigener Unvorsichtigkeit:		
Reisende	1	6
Bahnbeamte und Arbeiter . . .	19	65
sonstige Personen	14	13
zusammen	34	95
Außerdem Selbstmörder	6	—

Digitized by Google

6. Beamte und Arbeiter.

Im Jahresdurchschnitt betrug	die Zahl der Beamten	die Zahl der Arbeiter	die Zahl sämtlicher Beamten und Arbeiter
im Verwaltungsdienst	824	153	977
im Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst	1 752	6 028	7 780
im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	5 636	5 389	11 025
im Zugförderungs- und Werkstättendienst	1 583	5 283	6 866
im ganzen . . .	9 795	16 853	26 648
im Vorjahr . .	9 571	15 786	25 357

Die Anzahl der im Laufe des Jahres verstorbenen Beamten betrug 79 oder 0,78 % aller Beamten.

7. Finanzielle Ergebnisse.

	Betrag für		Mithin Zunahme Abnahme	Auf 1 km Betriebslänge entfallen	
	1900 ℳ	1901 ℳ	in 1901 %	1900 ℳ	1901 ℳ
Einnahmen:					
aus dem Personenverkehr	20 586 221	20 051 728			
„ „ Güterverkehr . .	62 303 793	58 127 983			
„ sonstigen Quellen . .	6 853 176	5 957 308			
Gesamteinnahme . .	89 743 190	84 137 019	— 6,2	48 313	44 227
Ausgaben:					
persönliche	27 957 409	29 312 547			
sächliche	32 382 516	34 468 321			
Pacht für Bahnstrecken .	2 597 071	2 591 925			
Gesamtausgabe . .	62 936 996	66 372 793	+ 5,5	33 882	34 890
Gesamtüberschuß . .	26 806 194	17 764 226	—33,7	14 431	9 338

Digitized by Google

Das Verhältnis der reinen Betriebsausgabe (der Ausgabe abzüglich der Pachtzahlungen für fremde Bahnstrecken) zu der Einnahme, der sog. Betriebskoëffizient, stellte sich im Berichtsjahr auf 75,8 % (gegen 67,2 % im Vorjahr).

Der Einnahmeüberschuß hat das für die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verwendete Anlagekapital mit 2,88 % verzinst. Im Vorjahr betrug die Verzinsung 4,45 %.

Im nachstehenden ist ersichtlich gemacht, wie die finanziellen Ergebnisse der Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen sich in den letzten 5 Jahren gestaltet haben.

	Betriebsjahr				
	1897	1898	1899	1900	1901
Mittlere Betriebslänge km	1 797,2	1 800,9	1 817,4	1 857,6	1 902,4
Einnahme:					
überhaupt . . . . ℳ	75 515 174	80 641 154	86 894 759	89 743 190	84 137 019
auf das km . . . „	42 018	44 778	47 813	48 313	44 227
Ausgabe:					
überhaupt . . . . ℳ	48 796 231	53 690 623	57 564 064	62 936 996	66 372 793
auf das km . . . „	27 151	29 813	31 674	33 882	34 890
in Prozent der Betriebseinnahme . %	64,6	66,4	66,3	70,1	78,9
Überschuß:					
überhaupt . . . . ℳ	26 718 943	26 950 531	29 330 695	26 806 194	17 764 226
auf das km . . . „	14 867	14 965	16 139	14 431	9 338
in Prozent des Anlagekapitals . . %	4,79	4,70	4,99	4,43	2,88

Digitized by Google

Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1901.[1]

Nach dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes dieser Bahnen zusammengestellt von

Tolsdorff, Rechnungsrat im königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Eigentumslänge.

Die im Betrieb befindlichen, dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen hatten am Ende des Vorjahres eine Gesamtlänge von 30 653,13 km.[2]

Hierin sind nicht enthalten:

die Anteile beider Staaten an der Main-Neckar-Eisenbahn[3] — 8,02 km preußischer und 49,37 km hessischer Anteil —, die an diese anschließenden hessischen Nebeneisenbahnen Eberstadt—Pfungstadt — 1,89 km —, Weinheim—Fürth — 16,29 km — und Bickenbach—Seeheim — 4,41 km —, sowie die im preußischen Besitz befindliche Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn[3] — 52,38 km —, zusammen 60,40 km preußischer und 71,96 km hessischer Besitz.

---

[1]) Das Rechnungsjahr 1901 umfaßt die Zeit vom 1. April 1901 bis zum 31. März 1902.

[2]) Die Abweichung gegen die Längenangabe im Jahrgang 1902 S. 362 von 30 652,61 km beruht auf Längenberichtigung.

[3]) Die Verhältnisse und Ergebnisse der Main-Neckar-Eisenbahn und der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn sind in späteren Abschnitten dieses Berichtes behandelt (S. 351 ff.).

Digitized by Google

Von den obigen 30 653,13 km befanden sich
in preußischem Besitz . . . . . 29 660,69 km
und in hessischem Besitz . . . . . 992,44 „

Im Laufe des Berichtsjahres traten hinzu:

a) durch Eröffnung neuerbauter Bahnstrecken:
zum preußischen Besitz . . . 596,00 km
zum hessischen Besitz . . . . 35,43 „ 631,43 km,
davon 43,99 km Haupt- und 587,44 km Nebeneisenbahnen;

b) durch Einrichtung des öffentlichen Verkehrs auf solchen Bahnstrecken, die ihm seither noch nicht dienten, zum preußischen Besitz 4,75 „,

c) durch Längenberichtigung infolge anderweiter Streckeneinführung usw. zum preußischen Besitz . . . . . 5,90 „

im ganzen also 642,08 km,

und zwar:
preußischer Besitz . . . . . 606,65 km
hessischer „ . . . . . 35,43 „;

während von der hiernach sich ergebenden Summe von 31 295,21 km
infolge:

a) Außerbetriebsetzung beim preußischen Besitz . . . . . 17,88 km

b) Längenberichtigung durch Umbau beim preußischen Besitz . . . . . 1,15 „

im ganzen also . . . . . 19,03 km

vom preußischen Besitz in Abgang kamen, sodaß am Ende des Berichtsjahres die Eigentumslänge der vereinigten vollspurigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen im Bereich der Betriebsgemeinschaft . . . . . 31 276,18 km
betrug, davon der hessische Besitz 1 027,87 km.

Hiervon entfallen:

auf Haupteisenbahnen . . . . . 20 035,52 km oder 64,06 %,
davon hessischer Besitz . . . . . 711,80 „,
auf Nebeneisenbahnen . . . . . 11 240,66 „ oder 35,94 %,
davon hessischer Besitz . . . . . 316,07 „.

Digitized by Google

Von der Gesamtlänge wurden:

18 726,26 km,	davon 733,12 km	hessischer Besitz,	eingleisig,
12 404,47 „ ,	„ 294,75 „	„ „	zweigleisig[1])
47,07 „ ,	dreigleisig[1]) und		
98,38 „ ,	viergleisig betrieben.		
Zus. 31 276,18 km.			

Im Besitz des preußischen Staates befinden sich außerdem noch:

a) die nur dem öffentlichen Güterverkehr dienenden schmalspurigen Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk mit . . . . . 135,84 km[2])

b) die thüringischen schmalspurigen Eisenbahnen:

Hildburghausen—Lindenau-Friedrichshall .	30,00 km	
Eisfeld—Unterneubrunn	18,00 „	
zusammen		48,00 „
in einer Gesamtlänge von		183,84 km;

auch gehört den beiden Staaten eine Anzahl von Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr, deren Gesamtlänge sich auf 383,41 km beläuft, davon 76,96 km schmalspurige preußische Strecken und 12,85 km hessischer Besitz.

Das Bahngebiet, aus dem Preußen Einnahmen bezieht, umfaßt also:

	Haupteisenbahnen km	Nebeneisenbahnen km	Schmalspurbahnen km	im ganzen km
die preußisch-hessische Betriebsgemeinschaft mit .	20 035,52	11 240,66	183,84	31 460,02
die Main-Neckar-Eisenbahn, preußischer Teil, mit . .	8,02		—	8,02
die Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenbahn mit . .	52,38	—	—	52,38
zusammen	20 095,92	11 240,66	183,84	31 520,42.

[1]) Im Berichtsjahr wurden 108,28 km eingleisige Strecken zweigleisig und 4,50 km zweigleisige Strecken dreigleisig ausgebaut, während die viergleisigen Strecken infolge Verwendung des 3. und 4. Gleises einer viergleisigen Strecke für den Ausbau einer Vorortbahn bei Berlin sich um 1,41 km gegen das Vorjahr verkürzten.

[2]) Wegen der Ergebnisse dieser Bahnen siehe den späteren Abschnitt dieses Berichtes auf S. 354. Im Berichtsjahr sind 5,39 km Bahnstrecken neu eröffnet worden.

Digitized by Google

Hiervon liegen:

	Haupteisenbahnen km	Nebeneisenbahnen km	Schmalspurbahnen km	im ganzen km
in Preußen	17 489,74	10 252,68	135,84	27 878,26
in außerpreußischen Staaten	2 595,55	987,98	48,00	3 631,53
im Auslande	10,63	—	—	10,63
zusammen wie vor	20 095,92	11 240,66	183,84	31 520,42.

Die im Königreich Preußen liegenden Bahnstrecken, eingerechnet die Kleinbahnen, betragen:

	Staatseisenbahnen km	Privateisenbahnen und fremde Staatseisenbahnen km	im ganzen km
Haupteisenbahnen	17 489,74	907,66	18 397,40
Nebeneisenbahnen	10 252,68	2 048,91	12 301,59
Schmalspurbahnen	135,84	322,78	458,62
Kleinbahnen:			
nebenbahnähnliche	—	5 300,71	5 300,71
Straßenbahnen	—	2 235,26	2 235,26
im ganzen . .	27 878,26	10 815,32	38 693,58.

Betriebslänge.[1])

Die Betriebslänge der unter preußischer Staatsverwaltung für Rechnung der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft betriebenen vollspurigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen betrug am Ende des Rechnungsjahres 1901 . . . . . 31 366,05 km

davon hessischer Besitz . . 1 027,87 km.

[1]) D. h. Eigentumslänge abzüglich der verpachteten und zuzüglich der gepachteten Strecken.

Digitized by Google

20 097,64 km	waren Haupteisenbahnen,		
	davon hessischer Besitz . .	711,80 km,	
11 268,41 „	Nebeneisenbahnen,		
	davon hessischer Besitz . .	316,07 „ ,	
30 594,74 „	dienten dem Personenverkehr,		
	davon hessischer Besitz . .	1 016,50 „ ,	
31 238,34 „	nur dem Güterverkehr,		
	davon hessischer Besitz . .	1 027,87 „ .	

Die der Ertragsberechnung zugrunde zu legende Betriebslänge im Jahresdurchschnitt, also in Berücksichtigung der durch Neueröffnung hinzugekommenen und der in Abgang gekommenen Strecken nach dem Verhältnis der in das Berichtsjahr fallenden Betriebszeiten belief sich auf:

31 146,47 km	im ganzen, wovon
20 084,53 „	auf Haupteisenbahnen,
11 013,94 „	„ Nebeneisenbahnen,
48,00 „	„ Schmalspurbahnen[1]) entfallen und
30 377,11 „	dem Personenverkehr,
31 025,73 „	„ Güterverkehr dienten.

Außerdem wurden:

1.	die Kreis Oldenburger Eisenbahn	43,65 km
2.	die Ilmebahn (Einbeck—Dassel)	13,25 „
3.	die Farge-Vegesacker Eisenbahn	10,44 „
4.	die Birkenfelder Zweigbahn	5,23 „
	zusammen	72,57 km

für Rechnung von Privatgesellschaften usw. verwaltet.

Anlagekapital.

Das verwendete Anlagekapital für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen betrug:

---

[1]) Die Länge der thüringischen Schmalspurbahnen muß hier mit zugerechnet werden, weil deren Erträgnisse in den Einzelergebnissen der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft mit enthalten sind, während die an einen Unternehmer verpachteten oberschlesischen Schmalspurbahnen gleich den übrigen verpachteten Strecken außer Ansatz bleiben. Die Einnahmen und Ausgaben der oberschlesischen Schmalspurbahnen sind in dem Gesamtergebnis der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen indessen mit enthalten.

Digitized by Google

	am Ende des Jahres 1901		im Durchschnitt des Jahres 1901
	im ganzen ℳ	auf 1 km Bahnlänge ℳ	ℳ
1. Vollspurbahnen:			
a) preußischer Besitz	7 874 860 996	260 341	7 790 882 846
b) hessischer Besitz	266 662 042	259 432	262 732 233
2. Schmalspurbahnen:			
a) thüringische	905 738	18 870	881 222
b) oberschlesische	11 834 109	87 118	11 714 857
3. Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr	11 763 934	30 682	11 744 113
4. insgesamt[1])	8 166 026 819	256 443	8 077 955 271.

Für die Ertragsberechnung sind die Anlagekosten der im Laufe des Jahres hinzugetretenen neu eröffneten Strecken, sowie der Neubauten auf den im Betrieb befindlichen Bahnen nach dem Verhältnis der in das Berichtsjahr fallenden Verwendungszeiten in Ansatz gebracht. Das durchschnittliche Anlagekapital beträgt danach 8 077 955 271 ℳ.

Inspektionen, Stationen, Werkstätten, Gasanstalten.

Auf den für Rechnung der preußisch-hessischen Gemeinschaft betriebenen Bahnen waren am Ende des Jahres 1901 vorhanden:

a) Inspektionen:

Betriebsinspektionen	245,[2])	davon	8	hessische,
Maschineninspektionen	82,	„	3	„
Werkstätteninspektionen	79,	„	2	„
Telegrapheninspektionen	21,[3])	„	1	„
Verkehrsinspektionen	85,	„	3	„
zusammen	512,	davon	17	hessische.

[1]) Das Anlagekapital für die nicht in die preußisch-hessische Betriebsgemeinschaft hineingezogenen preußischen Strecken betrug: für den preußischen Anteil an der Main-Neckar-Eisenbahn 5 657 799 ℳ am Ende des Jahres und im Jahresdurchschnitt = 705 461 ℳ für 1 km Bahnlänge und für die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn 7 377 215 ℳ = 140 840 ℳ für 1 km Bahnlänge am Ende des Jahres und im Jahresdurchschnitt.

[2]) Darunter 1 Betriebsinspektion für die oberschlesischen Schmalspurbahnen.

[3]) Die Telegrapheninspektionen sind mit Ablauf des Rechnungsjahres 1901, also am 31. März 1902, aufgelöst; ihre Dienstgeschäfte sind auf die Betriebsinspektionen übergegangen.

Digitized by Google

b) Stationen:

Bahnhöfe 1. Klasse	413,	davon 7	hessische,
„ 2. „	993	„ 35	„
„ 3. „	1 016	„ 52	„
besondere Werkstattsbahnhöfe	12	„ 2	„
Haltestellen	2 117	„ 122	„
Haltepunkte	1 070	„ 40	„
zusammen[1])	5 621,	davon 258	hessische.

c) Werkstätten:

Hauptwerkstätten	62,	davon 2	hessische,
Nebenwerkstätten	16,	„ 1	„
Betriebswerkstätten	262,	„ 6	„
zusammen	340,	davon 9	hessische.

In 63 von diesen Werkstätten werden mehr als 300 Arbeiter beschäftigt. Außerdem bestanden auf 89 Bahnhöfen besondere Stationsschlossereien für geringfügigere Ausbesserungen.

In den 63 mit der Ausbildung von Lehrlingen betrauten Werkstätten wurden 2 533 Lehrlinge beschäftigt.

d) Gasanstalten:

Steinkohlengasanstalten	19,	davon 2	hessische,
Fettgasanstalten	5,	„ 1	„
Mischgasanstalten	44,	„ 1	„
Wassergasanstalten	4,	„ —	„
Acetylengasanstalten	10,	„ —	„
zusammen	82,	davon 4	hessische.

Zum Zwecke der weiteren Durchführung der Beleuchtung der Personenzüge durch Mischgas anstatt wie früher durch Fettgas, ist im Laufe des Berichtsjahres 1 Fettgasanstalt durch Anfügung einer Acetylengasanstalt in eine Mischgasanstalt umgewandelt worden. Im Laufe des Jahres 1901 wurden folgende Gasmengen bereitet:

9 682 751 cbm	= 59,30 %	Steinkohlengas,
182 135 „	= 1,11 „	Fettgas,
5 413 639 „	= 33,15 „	Mischgas,
1 004 000 „	= 6,15 „	Wassergas und
46 812 „	= 0,29 „	Acetylengas

zusammen also 16 329 337 cbm Gas.

[1]) Außerdem 20 Stationen auf den thüringischen Schmalspurbahnen und 18 Ladestellen, verteilt auf 5 Kontrollbezirke, auf den oberschlesischen Schmalspurbahnen; beide Bahnen sind preußischer Besitz.

Digitized by Google

Der Fuhrpark und seine Beschaffungskosten.

Ende 1901 bestand der Fuhrpark aus:[1])

1. Lokomotiven und Motorwagen:

mit ungekuppelten Achsen	3	Stück,
„ 2gekuppelten „	5 076	„ ,
„ 3 „ „	7 283	„ ,
„ 4 „ „	787	„ ,
„ 5 „ „	41	„ ,
„ 3 „ „ für Schmalspurbahnen	6	„ ,
Motorwagen für den Personenzugdienst . .	4	„ ,
überhaupt	13 200	Stück;

davon

a) Lokomotiven mit besonderem Tender:

für den Personenzugdienst	3 609	Stück,
„ „ Güterzugdienst	5 802	„ ,
zusammen	9 411	Stück;

b) Tenderlokomotiven:

für die Vollspurbahnen	3 779	Stück,
„ „ Schmalspurbahnen	6	„ ,
zusammen	3 785	Stück;

c) Motorwagen . . 4 „ ,

zusammen wie oben 13 200 Stück,

= 4,20 Stück auf je 10 km Betriebslänge am Ende des Jahres und 1,03 Stück auf 1 Million Wagenachskilometer aller Art.

[1]) Dieser Bestand hat betragen:

Ende	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
1888/89	8 797	13 953	3 791	174 428
1895/96	10 929	18 809	4 838	225 386
1896/97	11 013	19 593	5 088	237 373
1897/98	11 602	21 039	5 457	252 194
1898/99	12 070	21 887	5 713	267 397
1899	12 460	22 674	5 861	276 933
1900	12 871	23 463	6 247	284 670.

Digitized by Google

Die Beschaffungskosten der 13196 Lokomotiven betragen 572262549 ℳ, für eine Lokomotive also 43366 ℳ, wobei die Beschaffungskosten einer Lokomotive außer Ansatz geblieben sind, die zwar vor dem 1. April 1902 angeliefert, aber erst im Rechnungsjahr 1902 bezahlt ist. Die Beschaffungskosten der 4 Motorwagen betragen 127602 ℳ, für einen Motorwagen 31901 ℳ.

2. Personenwagen:

mit 2	Achsen	15277	Stück,
„ 3	„	7711	„ ,
„ 4	„	1303	„ ,
„ 6	„	6	„ ,
„ 4	„ für Schmalspurbahnen . .	10	„ ,
	überhaupt	24307	Stück,

mit 58975 Achsen und 1135613 Sitz- oder Stehplätzen, eingerechnet die Personenabteile der vier Motorwagen. Siehe unter 1c dieses Abschnitts.

Auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr am Ende des Jahres entfallen somit 19,25 Achsen, auf 1 Million Wagenachskilometer der Personenwagen 21,00 Achsen und auf 1 Achse der Personenwagen 19,26 Sitz- und Stehplätze.

Die Beschaffungskosten dieser 24303 Personenwagen (ohne die vier Motorwagenabteile) betrugen 260023408 ℳ, für 1 Achse 4410 ℳ.

3. Gepäckwagen:

6396 Stück mit 14498 Achsen und 33171 t Ladegewicht; die Beschaffungskosten dieser Wagen betrugen 45600940 ℳ, für 1 Achse 3145 ℳ. Auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr am Ende des Jahres entfielen 4,73 Achsen, auf 1 Million Wagenachskilometer der Gepäckwagen 20,46 Achsen, während das auf eine Achse entfallende Ladegewicht 2,29 t betrug.

4. Güterwagen:

288242 Stück mit 585829 Achsen und 3700708 t Ladegewicht. Die Beschaffungskosten dieser Wagen betrugen 791529287 ℳ, für 1 Achse 1351 ℳ.

Auf 10 km Betriebslänge am Ende des Jahres entfielen 187,25 Achsen und auf eine Million Wagenachskilometer der Güterwagen 64,32 Achsen, während das auf eine Achse entfallende Ladegewicht 6,32 t betrug.

5. Gesamtwert des Fuhrparks.

Die Beschaffungskosten des gesamten Fuhrparks betrugen hiernach 1669543786 ℳ oder 20,50 % des auf die vollspurigen und die thüringi-

Digitized by Google

schen schmalspurigen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr verwendeten Anlagekapitals (8 142 428 776 ℳ) am Ende des Jahres 1901.

Gesamtvermehrung.

Im ganzen sind im Jahre 1901:

	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
hinzugekommen:				
Beschaffung aus den laufenden Betriebseinnahmen oder durch Umbau gewonnen	480	583	9	6 592
Beschaffung aus extraordinären Mitteln oder Baufonds . . .	254 [1])	555	274	6 735
im ganzen . . .	734	1 138	283	13 327
dagegen sind ausgeschieden .	405	294	134	9 755
sodaß gegen das Vorjahr eine Vermehrung um . . . . . eingetreten ist.	329	844	149	3 572

Leistungen des Fuhrparks.

Unter Berücksichtigung des Zeitpunktes der Inbetriebstellung der neu hinzugekommenen Fahrzeuge haben sich im Jahresdurchschnitt im Betrieb befunden:

10 036	Lokomotiven, einschließlich Motorwagen,			
23 948 [2])	Personenwagen	mit	57 871 [2])	Achsen,
6 322	Gepäckwagen	„	14 352	„ , sowie
293 133 [2])	Güterwagen	„	595 604 [2])	„ ; außerdem
1 453	Postwagen [3])	„	4 297	„ .

Die Leistungen der eigenen Lokomotiven (einschl. Motorwagen) auf eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken ergaben:

---

[1]) Eingerechnet eine aus Betriebfonds beschaffte Lokomotive, deren Beschaffungskosten erst im Rechnungsjahr 1902 zur Verrechnung gelangten.

[2]) Die gleichen Angaben für 1900 — Archiv für 1902 S. 370 — sind wie folgt zu berichtigen:

23 116 Personenwagen . . . . . mit 55 420 Achsen,
286 673 Güterwagen . . . . . „ 582 266 „ .

[3]) Die Postwagen sind Eigentum der Reichspostverwaltung.

Digitized by Google

335 079 944 Nutzkm, durchschn. auf 1 Lokomotive 25 704 Nutzkm,
24 763 692 Leerfahrten und
164 531 180 Rangierkm,

zus. 524 374 816 Lokomotivkm, oder 40 225 Lokomotivkm im Durchschnitt auf 1 Lokomotive; während von den eigenen und fremden Lokomotiven und Motorwagen auf den preußisch-hessischen Staatsbahnstrecken:

334 994 896 Nutzkm,
24 754 527 Leerfahrtkm und
163 546 520 Rangierkm,

zusammen 523 295 943 Lokomotivkm, oder 16 801 Lokomotivkm auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, geleistet wurden.

An Achskilometern wurden von den eigenen Wagen gefahren:

	von den Personenwagen	von den Gepäckwagen	von den Güterwagen	von sämtlichen eigenen Wagen
auf eigenen Betriebsstrecken	2 651 009 967	682 083 115	7 726 061 178	11 059 154 260
„ fremden „	99 383 708	21 583 158	1 602 762 608	1 723 729 474
zusammen .	2 750 393 675	703 666 273	9 328 823 786	12 782 883 734
auf eine Achse entfallen daher durchschnittlich km	[1]) 47 526	49 029	[1]) 15 663	[1]) 19 141.

Von eigenen und fremden Wagen wurden auf den preußisch-hessischen Staatsbahnstrecken zurückgelegt:

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	im ganzen
	Achskilometer			
von eigenen Wagen	2 651 009 967	682 083 115	7 726 061 178	11 059 154 260
„ fremden „	156 876 306	26 531 310	1 382 269 810	1 565 677 426
dazu:				12 624 831 686
„ Postwagen	—	—	—	251 073 151
im ganzen also	2 807 886 273	708 614 425	9 108 330 988	12 875 904 837
d. i. auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . .	90 151	22 751	292 436	413 399.

[1]) Die gleichen Angaben für 1900 — Archiv für 1902 S. 371 — sind wie folgt zu berichtigen:

Personenwagen . . . . . 48 003 Achskilometer,
Güterwagen . . . . . 16 562 „
sämtliche eigenen Wagen . . . . 19 939 „

Digitized by Google

Bei Verteilung der von den eigenen und fremden Lokomotiven geleisteten Zugkilometer, sowie der von den eigenen und fremden Wagen zurückgelegten Achskilometer auf die einzelnen Zuggattungen entfallen:

auf die	bei einer durchschnittlichen Zugstärke von Achsen	Zugkilometer	Wagenachskilometer
Schnellzüge	26	35 427 358	926 169 206
Personenzüge	20	111 949 958	2 255 951 431
gemischten Züge	18	35 882 736	663 154 585
Güterzüge	66	134 531 559	8 872 743 627
Arbeits- und Materialzüge	42	3 721 916	157 886 088
zusammen . . .	40	321 513 527	12 875 904 837.

Einnahmen und Ausgaben im allgemeinen.

Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1901 bieten folgendes Bild:

	Im einzelnen		Im ganzen		Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge
	ℳ	%	ℳ	%	ℳ
I. Einnahmen.					
a) Verkehrseinnahmen:					
aus dem Personen- und Gepäckverkehr	383 418 500	30,25	—	28,32	12 622
aus dem Güterverkehr	884 173 534	69,75	—	65,32	28 498
zusammen . . .	—	100,00	1 267 592 034	93,64	40 698
b) Sonstige Einnahmen:					
für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter	27 945 507	32,45	—	2,06	897
für Überlassung von Fahrzeugen	14 874 376	17,27	—	1,10	478
Erträge aus Veräußerungen . .	26 987 132	31,33	—	1,99	866
verschiedene Einnahmen . . .	16 323 612	18,95	—	1,21	524
zusammen . . .	—	100,00	86 130 627	6,36	2 765
Gesamteinnahmen	—	—	1 353 722 661	100,00	43 463.

Digitized by Google

	Im einzelnen		Im ganzen		Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge
	ℳ	%	ℳ	%	ℳ
II. Ausgaben.					
a) Persönliche Ausgaben:					
Besoldungen (Gehälter) . . .	185 764 544	47,54	—	22,22	5 964
Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten[1])	22 920 335	5,87	—	2,74	736
zur Bezahlung von Hilfsarbeitern, zu Löhnen und zu Stellenzulagen usw.	120 552 125	30,85	—	14,42	3 871
Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge	31 984 111	8,19	—	3,83	1 027
Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen .	4 801 999	1,23	—	0,57	154
für Wohlfahrtszwecke	24 712 339	6,32	—	2,96	793
zusammen . . .	—	100,00	390 735 453	46,74	12 545
auf 100 ℳ Betriebseinnahme .	—	—	28,86	—	—
„ 1 000 Lokomotivnutzkm . .	—	—	1 166	—	—
„ 1 000 Wagenachskm aller Art	—	—	30,33	—	—
b) Sächliche Ausgaben:					
für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien	108 535 141	24,38	—	12,98	3 485
für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	152 684 852	34,29	—	18,27	4 902
Seite	261 219 993	58,67	—	31,25	8 387
zu übertragen	—	—	390 735 453	46,74	12 545

[1]) Für 23 884 Dienstwohnungen, die an etatsmäßige Beamte vergeben waren, ist der gesetzliche Wohnungsgeldzuschuß von 8 378 085 ℳ einbehalten worden; an Diätare, Hilfsbeamte und sonstige Bedienstete waren 1 520 Dienstwohnungen gegen Miete überlassen.

Digitized by Google

	Im einzelnen		Im ganzen		Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge
	ℳ	%	ℳ	%	ℳ
zu übertragen .	—	—	390 735 453	46,74	12 545
Übertrag . . .	261 219 993	58,67	—	31,25	8 387
für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen	140 009 746	31,45	—	16,75	4 496
auf 1 000 Lokomotivnutzkm . . .	418	—	—	—	—
„ 1 000 Wagenachskm aller Art .	10,93	—	—	—	—
für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	6 513 738	1,46	—	0,78	209
für Benutzung fremder Fahrzeuge	12 902 809	2,90	—	1,54	414
verschiedene Ausgaben	24 587 192	5,52	—	2,94	790
zusammen . . .	—	100,00	445 233 478	53,26	14 295
auf 100 ℳ Betriebseinnahme . .	—	—	32,89	—	—
„ 1 000 Lokomotivnutzkm . . .	—	—	1 329	—	—
„ 1 000 Wagenachskm aller Art .	—	—	34,58	—	—
Gesamtausgaben . .	—	—	835 968 931	100,00	26 840
auf 1 000 Lokomotivnutzkm . . .	—	—	2 495	—	—
„ 1 000 Wagenachskm aller Art .	—	—	64,93	—	—
„ 100 ℳ der Gesamteinnahmen .	—	—	61,75	—	—
III. Überschuß.					
im ganzen	—	—	517 753 730	—	16 623
der hessische Anteil betrug . . .	—	—	9 885 532	—	—

Im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen beträgt der Überschuß 38,25 %.

Das verwendete durchschnittliche Anlagekapital von 7 898 049 847 ℳ wurde mit 6,41 % verzinst.

Bei Ausscheidung des durchschnittlichen Anlagekapitals für die Bahnen ohne öffentlichen Verkehr (11 744 113 ℳ) ergab der Überschuß eine Verzinsung von 6,42 %.

Digitized by Google

Einnahmen im einzelnen.

A. Verkehrseinnahmen und Verkehrsumfang.

I. Personen- und Gepäckverkehr.

a) Gesamtverkehr.

Von insgesamt 595 161 884 beförderten Personen wurden im ganzen 14 409 058 444 Personenkilometer gefahren und dafür 383 418 500 ℳ aus dem Personen- und Gepäckverkehr vereinnahmt, d. s. 31 951 542 ℳ im Durchschnitt für 1 Monat und 1 050 462 ℳ durchschnittlich für einen Tag.

Von diesen Gesamteinnahmen entfallen:

370 088 488 ℳ oder 96,52 % auf die Personenbeförderung,
10 466 665 „ „ 2,73 „ „ „ Beförderung v. Gepäck u. Hunden,
2 863 347 „ „ 0,75 „ „ Nebenerträge,

zus. 383 418 500 ℳ od. 100,00 %.

b) Personenbeförderung.

Es betrug	die Anzahl der beförderten Personen [1]	die Anzahl der gefahrenen Personen-km	die durchschnittliche Wegestrecke für 1 Person km	die Einnahme im ganzen ℳ	die Einnahme %	die Einnahme für 1 Person ℳ	die Einnahme für 1 Personenkm ₰
in der I. Klasse	2 124 605	223 401 467	105,15	16 369 407	4,42	7,70	7,33
„ „ II. „	58 045 671	1 877 141 918	32,34	82 438 477	22,28	1,42	4,39
„ „ III. „	258 068 192	5 349 550 374	20,73	145 235 652	39,24	0,56	2,71
„ „ IV. „	268 592 457	6 245 920 503	23,25	118 440 806	32,00	0,44	1,90
Militär	8 330 959	713 044 182	85,59	7 604 146	2,06	0,91	1,07
zusammen . .	595 161 884	14 409 058 444	24,21	370 088 488	100,00	0,62	2,57

[1]) Die Anzahl der beförderten Personen entspricht der Anzahl der verkauften Fahrkarten, wobei die ausgegebenen Rückfahrkarten doppelt und für die Zeitkarten täglich eine Hin- und Rückfahrt, also täglich zwei Personen, gerechnet worden sind.

Digitized by Google

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr betrug die Einnahme 12 183 ℳ und auf 10 000 Achskm der Personenwagen 1 318 ℳ.

Ihrer Entstehung nach entfielen von den obigen Ergebnissen auf:

	Anzahl der beförderten Personen (Fahrten)	Anzahl der gefahrenen Personenkilometer	durchschnittliche Wegestrecke km	Einnahme überhaupt ℳ	Einnahme überhaupt %	Einnahme für 1 Person ℳ	Einnahme für 1 Personenkilometer ₰
einfache Fahrkarten . . .	277 953 509	7 224 161 736	25,99	183 130 961	49,48	0,66	2,53
Militärbeförderung	8 330 959	713 044 182	85,59	7 604 146	2,06	0,91	1,07
Rückfahrverkehr	308 266 558	6 076 514 217	19,71	158 954 132	42,95	0,52	2,62
feste Rundreisekarten . . .	120 840	18 554 402	153,55	757 332	0,21	6,27	4,08
zusammengestellte Fahrscheinhefte .	490 018	376 783 907	768,92	15 412 411	4,16	31,45	4,09
Schlafwagenverkehr	(146 294)	—	—	1 031 060	0,28	(7,05)	—
Platzkarten für Durchgangszüge	(2 785 536)	—	—	3 198 446	0,86	(1,15)	—
zusammen wie oben	595 161 884	14 409 058 444	24,21	370 088 488	100,00	0,62	2,57.

Der Verkehr auf einfache Fahrkarten ergibt für die einzelnen Wagenklassen das folgende Bild:

	Es betrug in der				im ganzen
	I.	II.	III.	IV.	
	Klasse				
die Anzahl der beförderten Personen .	403 847	15 183 660	82 469 351	179 896 651	277 953 509
in % der Gesamtpersonenzahl der betr. Klasse . . .	19,01	26,16	31,96	66,98	46,70
die Anzahl der gefahrenen Personenkm	80 469 302	432 036 503	1 377 613 667	5 334 042 264	7 224 161 736
in % der Gesamtleistung in der betreffenden Klasse	36,02	23,02	25,15	85,40	50,14
die durchschnittliche Wegestrecke km	199,26	28,45	16,70	29,65	25,99
die Einnahme:					
überhaupt . . ℳ	7 218 690	22 953 127	42 981 596	109 977 548	183 130 961
%	3,94	12,53	23,47	60,06	100,00
in % der Gesamteinnahme der betreffenden Klasse	44,10	27,84	29,60	92,85	49,48
für 1 Person . . ℳ	17,87	1,51	0,52	0,61	0,66
für 1 Personenkm ₰	8,97	5,31	3,12	2,06	2,53
Im Rückfahrverkehr betrug:					
die Anzahl der verkauften Karten .	516 632	10 179 109	48 686 956	11 244 293	70 626 990
die Anzahl der beförderten Personen (Fahrten)	1 694 378	42 621 077	175 255 297	88 695 806	308 266 558
in % der Gesamtpersonenzahl der betr. Klasse . . .	79,75	73,42	67,91	33,02	51,30
die Anzahl der gefahrenen Personenkm	120 620 926	1 265 196 309	3 778 818 743	911 878 239	6 076 514 217
in % der Gesamtleistung in der betreffenden Klasse	53,99	67,40	70,64	14,60	42,17
die durchschnittliche Wegestrecke km	71,19	29,70	21,56	10,28	19,71
die Einnahme:					
überhaupt . . ℳ	6 906 160	48 441 424	95 143 290	8 463 258	158 954 132
%	4,34	30,48	59,86	5,32	100,00
in % der Gesamteinnahme der betreffenden Klasse	42,19	58,76	65,51	7,15	42,93
für 1 Person . . ℳ	4,08	1,14	0,54	0,10	0,52
für 1 Personenkm ₰	5,73	3,83	2,52	0,93	2,62

Digitized by Google

Nach der Gattung der Rückfahrkarten entfallen von:

	der Anzahl der verkauften Rückfahrkarten	den zurückgelegten Fahrten	den gefahrenen Personen-km	der Einnahme ℳ
auf gewöhnliche Rückfahrkarten . . .	51 899 510	108 799 020	3 754 586 882	131 297 400 = 82,60 %
„ Arbeiter-Rückfahrkarten	4 628 571	9 247 142	229 517 349	2 434 058 = 1,53 „
„ Arbeiter-Wochenkarten	6 620 722	79 448 664	682 360 890	6 029 200 = 3,79 „
„ Sommerkarten . .	219 085	438 170	97 297 450	3 596 000 = 2,26 „
„ Sonder-Rückfahrkarten	543 556	1 087 112	61 962 525	1 328 950 = 0,84 „
„ Sonntagskarten . .	5 247 119	10 494 238	209 603 977	4 516 236 = 2,84 „
„ Zeitkarten	1 445 802	98 142 964	981 750 801	9 153 485 = 5,76 „
„ Schülerkarten . .	27 625	5 609 248	59 434 393	598 803 = 0,38 „
im ganzen . . .	70 626 990	308 266 558	6 076 514 217	158 954 132 = 100,00 %.

Der Verkehr auf feste Rundreisekarten, seither zusammen mit dem Verkehr auf einfache Fahrkarten nachgewiesen, ergab in den drei Wagenklassen das folgende Bild:

	Es betrug in der			im ganzen
	I.	II.	III.	
	Klasse			
die Anzahl der beförderten Personen	2 450	22 031	96 359	120 840
in % der Gesamtpersonenzahl der betreffenden Klasse . .	0,11	0,04	0,04	0,02
die Anzahl der gefahrenen Personenkilometer	918 098	6 508 665	11 132 639	18 554 402
in % der Gesamtleistung in der betreffenden Klasse . .	0,41	0,34	0,21	0,13

Digitized by Google

	Es betrug in der			im ganzen
	I.	II.	III.	
	Klasse			
die durchschnittliche Wegestrecke . . . . . km	374,73	295,21	115,53	153,55
die Einnahme:				
überhaupt . . . . . ℳ	61 646	327 409	368 277	757 332
%	8,14	43,23	48,63	100,00
in Prozenten der Gesamteinnahme der betreffenden Klasse . . . . . „	0,38	0,40	0,25	0,21
für 1 Person . . . . . ℳ	25,16	14,86	3,82	6,27
„ 1 Personenkm . . . ₰	6,71	5,03	3,31	4,08

Die Anzahl der zur Ausgabe gelangten zusammengestellten Fahrscheinhefte hat im Jahre 1901 314 638 betragen.

Nach der Streckenlänge, für die sie gelöst wurden, kommen

auf Entfernungen:	Stück	%
von 600— 700 km	45 250	14,38
„ 701—1 000 „	83 939	26,68
„ 1 001—1 500 „	98 672	31,36
„ 1 501—2 000 „	46 625	14,82
über 2 000 „	40 152	12,76
zusammen	314 638	100,00
davon	5 164	1,64

Fahrscheinhefte für Kinder.

Von den für die preußisch-hessischen Staatsbahnstrecken von den eigenen sowie den Ausgabestellen fremder Eisenbahnverwaltungen abgesetzten Streckenabschnitten, den im Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte beförderten Personen, den gefahrenen Personenkilometern und den erzielten Einnahmen entfallen:

Digitized by Google

	auf die			im ganzen
	I.	II.	III.	
	Klasse			
Anzahl der Streckenabschnitte . .	164 276	1 525 752	1 943 026	3 633 054
Anzahl der beförderten Personen	23 930	218 903	247 185	490 018
in % der Gesamtpersonenzahl der betreffenden Klasse . .	1,13	0,38	0,09	0,08
Anzahl der gefahrenen Personenkm	21 393 141	173 405 441	181 985 325	376 783 907
in % der Gesamtleistung in der betreffenden Klasse	9,58	9,21	3,40	2,61
die durchschnittl. Wegestrecke km	893,99	792,16	736,23	768,92
Einnahme:				
überhaupt . . . . . ℳ	1 344 603	8 110 301	5 957 507	15 412 411
%	8,72	52,62	38,66	100,00
in % der Gesamteinnahme der betreffenden Klasse „	8,21	9,84	4,10	4,16
für 1 Person . . . . . ℳ	56,19	37,05	24,10	31,45
für 1 Personenkm . . . . ₰	6,29	4,68	3,27	4,09.

Die Einnahme aus dem Schlafwagenverkehr bezifferte sich im Jahre 1901 auf 1 031 060 ℳ; die Schlafwagen sind im ganzen von 146 294 Reisenden benutzt worden: von 65 307 Reisenden I. und 80 987 Reisenden II. Wagenklasse. Am Ende des Berichtsjahres sind 17 Schlafwagenkurse mit 76 Schlafwagen staatsseitig betrieben worden; auf 6 weiteren Kursen ist der Betrieb der internationalen Schlafwagengesellschaft übertragen.

Die Einnahmen aus dem Verkauf der Platzkarten zu den D-Zügen haben 2 413 464 ℳ bei der I./II. Klasse und 784 982 ℳ bei der III. Wagenklasse, zusammen 3 198 446 ℳ betragen; im ganzen wurden 2 785 536 Stück dieser Karten abgesetzt: 1 642 526 Stück I./II. und 1 143 010 Stück III. Wagenklasse.

Speisewagen, mit deren Einführung seit dem Jahre 1892 vorgegangen ist, liefen Ende März 1902 bereits auf 34 Linien regelmäßig. Zum größeren Teil sind diese Wagen Eigentum der Pächter des Speisewagenbetriebes; im Berichtsjahr waren im Betrieb 5 bahneigene und 65 fremde Speisewagen, sowie 21 bahneigene und 4 fremde Büffetwagen, zusammen 95 dem Wirtschaftsbetrieb dienende Wagen.

Digitized by Google

c) Gepäckbeförderung

Der Gepäckverkehr, einschließlich der Beförderung von Hunden — 442 357 ℳ —, hat eine Einnahme von 10 466 665 ℳ ergeben; das sind 345 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr und 148 ℳ auf 10 000 Achskilometer der Gepäckwagen.

d) Nebenerträge.

Die Einnahmen an Nebenerträgen des Personen- und Gepäckverkehrs, wie Lagergelder, Strafgelder usw. betrugen 2 863 347 ℳ, darin die Einnahmen für Bahnsteigkarten mit 2 212 976 ℳ.

II. Güter- und Viehverkehr.

a) Gesamtverkehr.

Es betrug	die Anzahl der beförderten Tonnen t	die Anzahl der gefahrenen Tonnenkm tkm	die Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr ℳ
im ganzen gegen Frachtberechnung	210 648 646	24 018 353 841	884 173 534
außerdem ohne Frachtberechnung (frachtfreie Dienstgüter) . . .	18 428 680	1 916 354 455	—
Gesamttransportmenge	229 077 326	25 934 708 296	884 173 534
im Durchschnitt:			
auf 1 Monat	—	—	73 681 128
„ 1 Tag	—	—	2 422 393.

Diese Gesamteinnahmen von 884 173 534 ℳ ergeben 28 498 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr und 971 ℳ auf je 10 000 Achskm der Güterwagen; es entfallen:

828 798 037 ℳ	oder 93,74 %	auf den eigentlichen Güterverkehr (Eilgut, Frachtgut, Leichen),
25 439 486 „	„ 2,88 „	auf den Viehverkehr,
1 148 121 „	„ 0,13 „	„ Postgut,
3 211 327 „	„ 0,36 „	„ Militärgut,
3 933 828 „	„ 0,44 „	„ frachtpflichtiges Dienstgut und
21 642 735 „	„ 2,45 „	„ Nebenerträge,
zus. 884 173 534 ℳ	oder 100,00 %	

Digitized by Google

b) Güterverkehr nach den ordentlichen Tarifklassen.[1])

	Es wurden befördert		durchschnittliche Wegestrecke	Die Einnahme betrug			
	Tonnen	Tonnenkm	km	ℳ	%	für 1 t ℳ	für 1tkm ₰
I. Nach dem einheitlichen Normaltarif.							
a) Eil- und Expreßgut . . .	1 482 276	178 304 663	120,29	29 915 245	3,61	20,18	16,78
b) Frachtgut:							
Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse . . .	5 888 615	824 842 166	140,07	92 898 938	11,21	15,78	11,26
Bestimmte Stückgüter der Spezialtarifklasse . .	2 079 671	268 961 572	129,33	24 235 882	2,92	11,65	9,01
Frachtgut in Wagenladungen:							
der Klasse A 1 . . .	1 708 012	247 391 514	144,84	18 563 405	2,24	10,87	7,50
„ „ B	3 548 046	604 972 426	170,51	39 156 302	4,72	11,04	6,47
„ Spezialtarifkl. A 2 .	3 550 367	395 609 428	111,43	22 544 136	2,72	6,35	5,70
„ „ I .	9 217 049	964 731 187	104,67	50 041 851	6,04	5,43	5,19
„ „ II . (im Ladg. von 10 000 kg)	5 127 717	683 698 403	133,33	28 423 602	3,43	5,54	4,16
„ Spezialtarifkl. II . (im Ladg. von 5 000 kg)	3 428 500	336 045 297	98,01	13 902 244	1,68	4,05	4,14
„ Spezialtarifkl. III .	44 309 049	3 752 924 777	84,70	112 806 701	13,61	2,55	3,01
zusammen I. b) Frachtgut .	78 857 026	8 079 176 770	102,45	402 573 061	48,57	5,11	4,98
zusammen I .	80 339 302	8 257 481 433	102,78	432 488 306	52,18	5,38	5,24
II. Nach Ausnahmetarifen.							
Eilgut, Expreßgut, Stückgut, und Wagenladungen von 5—10 t ausschließlich . .	377 139	119 213 223	316,10	6 614 627	0,80	17,54	5,55
Wagenladungen von 10 t und darüber	119 775 351	14 948 004 753	124,80	389 695 104	47,02	3,25	2,61
zusammen II .	120 152 490	15 067 217 976	125,40	396 309 731	47,82	3,30	2,63
im ganzen . . .	200 491 792	23 324 699 409	116,34	828 798 037	100,00	4,13	3,55.

[1]) Eilgut und Expreßgut, Stückgut und gewöhnliches Frachtgut, mit den Fahrzeugen aller Art, jedoch ohne Postgut, lebende Tiere, Militärgut, sowie frachtpflichtiges Dienstgut

Digitized by Google

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr entfallen 751 786 tkm.

c) Kohlenverkehr.

An Kohlen (einschl. Koks und Briketts) wurden befördert	Tonnen	Tonnenkm	Einnahme ℳ
a) gegen Frachtberechnung	86 352 566	9 981 474 008	252 301 921
b) frachtfrei (Dienstgut)	6 619 248	1 451 646 838	—
c) im ganzen	92 971 814	11 433 120 846	252 301 921
(in % der Gesamttransportmenge) %	40,39	44,08	28,54
von a) entfallen:			
1. auf gewöhnliches Frachtgut	86 352 566	9 981 474 008	252 301 921
(in % der Gesamtgüterbeförderung) %	40,99	41,56	28,54
und zwar:			
Steinkohlen und Koks	72 423 679	9 082 002 279	226 028 201
Braunkohlen, Koks und Briketts . .	13 928 887	899 471 729	26 273 720
2. auf Dienstgut	—	—	—

d) Viehverkehr, auch Pferde und Luxuspferde (ohne Hunde auf Hundekarten und Gepäckscheine).

Es wurden befördert		Die Einnahme betrug		
Tonnen	Tonnenkm	insgesamt ℳ	für 1 t ℳ	für 1 tkm ₰
1 949 896	334 472 673	25 439 486	13,05	7,61

Jede Tonne ist durchschnittlich 171,53 km befördert worden.

Im übrigen waren an den Ergebnissen des Güterverkehrs:

e) das Postgut[1])

mit 91 010 t oder 0,04 %, 17 278 692 tkm oder 0,07 % und 1 148 121 ℳ oder 0,13 %,

[1]) Das sind die über 10 kg schweren Postgüter, bezüglich welcher allein bestimmte wiederkehrende Aufzeichnungen auf Grund des Eisenbahnpostgesetzes gemacht werden.

Digitized by Google

f) das Militärgut

mit 287 827 t oder 0,14 %, 46 087 122 tkm oder 0,19 % und 3 211 327 ℳ oder 0,36 %,

g) das frachtpflichtige Dienstgut

mit 7 827 221 t oder 3,72 %, 295 815 945 tkm oder 1,23 % und 3 933 828 ℳ oder 0,44 % und

h) die Nebenerträge des Güterverkehrs

mit 21 642 735 ℳ oder 2,45 %
beteiligt.

B. Die sonstigen Einnahmen,

die im ganzen 86 130 627 ℳ oder 6,36 % der gesamten Einnahmen betragen haben, entfallen im einzelnen auf:

Vergütung für:	
verpachtete Strecken	2 038 279 ℳ
Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken usw. . . .	7 033 450 „
Wahrnehmung des Dienstes in fremden und gemeinschaftlichen Verkehren 691 590 ℳ und für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen 437 606 ℳ	1 129 196 „
in den Werkstätten für Rechnung Dritter ausgeführte Arbeiten: Neubau 720 375 ℳ, Reichspost 1 056 103 ℳ, Fremde 1 402 431 ℳ	3 178 909 „
Leistungen für die Postverwaltung: Beförderung der Eisenbahnpostwagen, Gestattung der Benutzung von Wagenabteilen zum Postdienst, Stellung von Postbeiwagen 3 610 435 ℳ, Unterstellen, Reinigen, Schmieren, Beleuchten der Eisenbahnpostwagen 1 504 691 ℳ, Benutzung der Hebevorrichtungen auf Bahnhöfen 278 012 ℳ, Bewachung der Reichs- und Staatstelegraphenanlagen u. dgl. 100 492 ℳ	5 493 630 „
Vergütung der Neubauverwaltung an allgemeinen Verwaltungskosten	9 072 043 „
Ferner für:	
Miete und Leihgeld für Lokomotiven	28 228 „
„ „ „ „ Wagen	14 846 148 „
Seite	42 819 883 ℳ

Digitized by Google

Übertrag	42 819 883 ℳ
verkaufte alte Materialien und Materialienabgänge usw.	18 416 708 „
an andere Verwaltungen und Private abgegebene Betriebs-, Oberbau-, Bau- und Werkstattsmaterialien . .	8 066 027 „
Abgabe von Gas und verkaufte Nebenprodukte der Gasanstalten	504 397 „
Telegraphengebühren	654 212 „
Pächte und Mieten, sowie wirtschaftliche Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, und zwar für Bahnwirtschaften 4 668 523 ℳ, Dienst- und Mietwohnungen 2 823 979 ℳ, Diensträume für Polizei-, Steuer-, Post- und Telegraphenverwaltung 633 516 ℳ, Grasplätze, Lagerplätze, Lagerschuppen u. dgl. 3 963 219 ℳ . .	12 089 237 „
Brücken- und Fährgeld usw.	175 709 „
statutmäßige Pensionskasseneinnahmen	1 868 216 „
Zinsen und Kursgewinne	48 024 „
Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken	98 856 „
und sonstige Einnahmen	1 389 358 „
zusammen	86 130 627 ℳ

oder 2 765 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge.

Ausgaben im einzelnen.

A. Persönliche Ausgaben.

Diese erforderten im ganzen 390 735 453 ℳ oder 46,74 % der Gesamtausgaben, 12 545 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, 28,86 ℳ auf 100 ℳ Betriebseinnahme, 1 166 ℳ auf je 1 000 Lokomotivnutzkm und 30,35 ℳ auf je 1 000 Wagenachskilometer aller Art.

Hierin sind nicht enthalten die bei den sächlichen Ausgaben verrechneten und nach dem Normalbuchungsformular auch dorthin gehörigen Löhne der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter. Werden diese Ausgaben mit 41 579 786 + 53 280 925 ℳ obigen 390 735 453 ℳ noch zugezählt, so ergibt sich eine Gesamtausgabe für das Personal von 485 596 164 ℳ oder 58,08 % der sämtlichen Betriebsausgaben; sie betragen für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 15 591 ℳ, 35,87 % der gesamten Betriebseinnahmen, 1 450 ℳ für je 1 000 Lokomotivnutzkm und 37,71 ℳ für je 1 000 Wagenachskm aller Art.

Digitized by Google

Die Gesamtzahl der in sämtlichen Dienstzweigen — auch beim Neubau — beschäftigt gewesenen Beamten und Arbeiter ergibt die folgende Zusammenstellung:

Es wurden beschäftigt	Beamte			Arbeiter	zusammen	davon weibliche Personen
	etatsmäßig	außeretatsmäßig	zusammen			
höhere Beamte[1]	1 089	[1] 315	1 354	—	1 354	—
mittlere „ [1]	42 403	[1] 5 661	48 064	—	48 064	—
untere „	83 420	1 714	85 134	—	85 134	501
zusammen Beamte	126 862	7 690	134 552	—	134 552	501
in Prozenten der Gesamtzahl	94,28	5,72	100,00	—	—	—
Gehilfen im mittleren Dienst	—	5 623	5 623	—	5 623	176
Hilfskräfte im unteren Dienst	—	47 157	47 157	—	47 157	2 484
Betriebsarbeiter[1]	—	—	—	[1] 57 521	57 521	1 503
Bahnunterhaltungsarbeiter[2]	—	—	—	[2] 59 779	59 779	979
Werkstättenarbeiter	—	—	—	48 120	48 120	2
im ganzen	126 862	60 470	187 332	165 420	352 752	5 645
in Prozenten der Gesamtzahl	67,72	32,28	100,00	—	—	—
	35,97	17,14	53,11	46,89	100,00	1,60
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	4,07	1,94	6,01	5,32	11,33	0,18
auf 10000 Lokomotivnutzkilometer	—	—	—	—	10,53	0,17
auf 100000 Wagenachskm aller Art	—	—	—	—	2,74	0,04

[1]) Nicht gerechnet sind die 307 Regierungsbauführer, 184 Zivilsupernumerare und 696 Gepäckträger, die keine Vergütung aus der Staatskasse empfangen haben.

[2]) Außerdem waren beim Bau neuer Bahnstrecken und bei den extraordinär vorgesehenen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den im Betrieb befindlichen Strecken 5520 Arbeiter beschäftigt.

Digitized by Google

Die etatsmäßigen Beamten erforderten einen Kostenaufwand von

185 764 544 ℳ an Gehältern und
22 920 335 „ „ Wohnungsgeldzuschüssen,[1])

im ganzen 208 684 879 ℳ.

Unter den Arbeitern sind 56 923 Streckenarbeiter enthalten, an die im ganzen 39 383 910 ℳ[2]) an Löhnen gezahlt wurden. Die Kopfzahl dieser Arbeiter beträgt bei Zurückführung auf 1 km der unterhaltenen Strecken 1,82; auf 1 km zu unterhaltender Gleise 0,98.

Die Vergütung an die Hilfsarbeiter, die Löhne, Stellenzulagen usw. betrugen 120 552 125 ℳ, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie die anderen Nebenbezüge der Beamten 31 984 111 ℳ, darunter die Fahr-, Stunden- und Nachtgelder des Lokomotiv- und Wagenpersonals mit 20 882 613 ℳ, die außerordentlichen Vergütungen und Unterstützungen an Beamte, Arbeiter und deren Hinterbliebene, sowie an ausgeschiedene Beamte und deren Hinterbliebene 4 801 999 ℳ und endlich die Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke 24 712 339 ℳ.

Die letzteren Angaben (für Wohlfahrtszwecke)[3]) setzten sich im einzelnen wieder zusammen aus:

Kosten für den bahnärztlichen Dienst sowie für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern, einschließlich der Heilmittel	1 021 048 ℳ
statutmäßigen Pensionen usw. an Beamte und deren Hinterbliebene	13 054 286 „
anderen Pensionsbezügen	157 440 „
Zuschüssen zu Krankenkassen	2 171 226 „
„ „ Arbeiterpensionskassen	3 921 793 „
Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze .	4 242 428 „
„ „ „ des Unfallfürsorgegesetzes . . .	130 632 „
und aus besonderen Verwaltungskosten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze, sowie des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes	13 486 „
zusammen	24 712 339 ℳ

[1]) 23 884 etatsmäßige Beamte hatten gegen Einbehaltung eines Wohnungsgeldzuschusses von 3 378 085 ℳ Dienstwohnungen inne. Vergl. den Abschnitt Dienst- und Mietwohnungen auf S. 343 dieses Berichts.

[2]) Die Kosten der durch Unternehmer ausgeführten Bahnunterhaltungsarbeiten bleiben hier außer Betracht.

[3]) Hierzu gehören nicht die den Beamten, Beamtenwitwen und den Waisen gewährten Staatspensionen, Witwen- und Erziehungsgelder. Diese werden aus besonderen Fonds gezahlt.

Digitized by Google

und beanspruchten 6,32 % der persönlichen, sowie 2,96 % der Gesamtausgaben bei einer Ausgabe von 793 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge.

Dienst- und Mietwohnungen für Beamte und Arbeiter waren am Ende des Berichtsjahres vorhanden:

1. Staatseigene, aus Betriebs- und Neubaufonds sowie aus Mitteln der Gesetze für Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der unteren Staatsbetriebs-Bediensteten vom 13. August 1895 ff. hergestellte Wohnungen waren als Dienst- oder Mietwohnungen vergeben:

an Unterbeamte	rund	21 560 Wohnungen
„ mittlere Beamte	„	7 920 „
„ höhere Beamte	„	400 „
„ Arbeiter	„	4 350 „
zusammen	rund	34 230 Wohnungen,[1])

darunter 2 200 Wohnungen aus Mitteln der vorerwähnten Gesetze.

2. Genossenschaftswohnungen, deren Herstellung durch Baudarlehen gefördert ist, und zwar:

a) aus Mitteln der Gesetze vom 13. August 1895 ff.	rund	1 500 Wohnungen
b) aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse, durch 42 Genossenschaften, die überwiegend aus Eisenbahnbediensteten bestehen, mit 7 567 100 Mark Baudarlehen	2 391	„ [2])
zusammen	rund	3 891 Wohnungen;
hierzu die staatseigenen Wohnungen[1])	„	34 230 „
ergibt überhaupt	rund	38 121 Wohnungen.

Im Laufe des Betriebsjahres 1901 haben auf den Vollspurbahnen folgende Unfälle stattgefunden:

---

[1]) Die 670 an diätarische Beamte, 60 an Gehilfen und 3 180 an Hilfsunterbeamte vergebenen Wohnungen sind mitgezählt; dagegen sind die am Jahresschluß noch im Bau begriffen gewesenen außer Ansatz gelassen.

[2]) Außerdem waren 24 im Bau und 28 in Bauvorbereitung. Die fertiggestellten und im Bau begriffenen zusammen 2 415 Wohnungen der aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse durch Darlehen unterstützten Baugenossenschaften bestehen in 103 fünfräumigen, 765 vierräumigen, 1 116 dreiräumigen, 379 zweiräumigen und 48 einräumigen (Küche oder Stube mit Kocheinrichtung als Raum gerechnet) Wohnungen. Vier Wohnungen haben zu Restaurations-, Schul- und gewerblichen Zwecken Verwendung gefunden.

Digitized by Google

a) Entgleisungen	auf freier Bahn		138
	in Stationen		158
	zusammen		296
b) Zusammenstöße	auf freier Bahn		18
	in Stationen		172
	zusammen		190
	zusammen a) und b)		486
d. i. auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge		1,56	Unfälle
„ 1 Million Lokomotivkm		0,93	„
„ 1 „ Wagenachskm aller Art . .		0,04	„
c) sonstige Unfälle[1])	auf freier Bahn		413
	in Stationen		938
	zusammen		1 837
d) Unfälle im ganzen (a + b + c)	auf freier Bahn . . .		569
	in Stationen		1 268
	zusammen		1 351.

Von der Gesamtzahl entfallen:

auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . .	5,91	Unfälle
„ 1 Million Lokomotivkm	3,51	„
„ 1 „ Wagenachskm aller Art . . .	0,14	„ .

Es wurden:

	getötet[2])	verletzt
a) Reisende:		
unverschuldet:		
α) bei Zugunfällen	18	157
β) „ sonstigen Betriebsunfällen . . .	—	38
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge	41	65
zusammen a)	59	260
auf 1 Million Reisende	0,10	0,44
„ 1 „ Personenkm	0,01	0,02
„ 1 „ Personenwagenachskm . . .	0,02	0,09

[1]) Hierher gehören Überfahren von Fuhrwerken usw., Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse, sofern Personen getötet oder verletzt worden sind.

[2]) Hierin sind die Tötungen und Verletzungen nicht enthalten, die auf Selbstmord oder Selbstmordversuche zurückzuführen sind: 177 Tötungen und 5 Verletzungen.

Digitized by Google

	getötet[1])	verletzt[1])
b) Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste beim eigentlichen Betrieb:		
bei Zugunfällen	16	98
auf andere Weise	307	566
zusammen b)	323	664
auf 1 Million Zugkm	1,01	2,07
„ 1 „ Wagenachskm aller Art . .	0,03	0,05
c) Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienst befindliche Beamte:		
unverschuldet bei Zugunfällen	—	30
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen und Verlassen der Züge oder beim Betreten der Bahn	3	6
zusammen c)	3	36
d) fremde Personen:		
durch falsche Handhabung der Wegeübergangsschranken usw.	10	41
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn	171	121
zusammen d)	181	162
im ganzen a) bis d)	566	1122
	1688	
auf 1 Million Personenwagenachskm	0,60	
„ 1 „ Personenkm	0,12	
„ 1 „ Zugkm	5,25	
„ 1 „ Wagenachskm aller Art . . .	0,13.	

B. Sächliche Ausgaben.

Diese betrugen im ganzen 445 233 478 ℳ oder 53,26 % der Gesamtausgaben, 14 295 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, 31,89 ℳ auf je 100 ℳ Betriebseinnahme, 1 329 ℳ auf je 1 000 Lokomotivnutzkm und 34,58 ℳ auf je 1 000 Wagenachskm aller Art. Im einzelnen verteilten sich diese Ausgaben wie folgt:

[1]) Siehe die Bemerkung [2]) auf S. 344.

Digitized by Google

a) Die Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien

kostete im ganzen 108 535 141 ℳ = 3 485 ℳ für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, 324 ℳ für 1 000 Lokomotivnutzkm, 8,43 ℳ für 1 000 Wagenachskilometer und 12,98 % der Gesamt-, sowie 24,38 % der sächlichen Ausgaben.

Die Kosten für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien erforderten 6 702 158 ℳ, worin die Kosten für Beschaffung von Dienstkleidern für die Beamten zum Schutze gegen die Unbilden der Witterung mit 1 287 764 ℳ enthalten sind. Die Drucksachen, Schreib- und Zeichnenmaterialien verursachten einen Kostenaufwand von 5 694 563 ℳ.

Die Ausgaben für Kohlen-, Koks und Briketts stellten sich auf:

58 454 613 ℳ	für	5 262 146 t	Steinkohlen,
9 329 517 „	„	717 934 „	Steinkohlenbriketts,
1 286 036 „	„	62 184 „	Koks und
1 189 511 „	„	133 017 „	Braunkohlen u. Braunkohlenbriketts,
zus. 70 259 677 ℳ	für	6 175 281 t	oder 198 t im Werte von 2 256 ℳ

für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge.

Hiervon entfielen:

63 408 314 ℳ u.	5 554 328 t	auf die Lokomotivfeuerung, d. s. auf je 1 000 Lokomotivkm 141,07 ℳ und 12,36 t, auf je 1 000 Wagenachskm 4,92 ℳ und 0,43 t,
6 479 962 ℳ u.	587 813 t	auf andere Zwecke im eigenen Betrieb,
371 401 „ „	33 140 „	„ Abgabe an Dritte,
zus. w. o. 70 259 677 ℳ u.	6 175 281 t.	

Die sonstigen Betriebsmaterialien (Rüböl, Petroleum, Mineralschmieröl, Putzbaumwolle usw.) erforderten einen Kostenaufwand von 17 983 242 ℳ = 577 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge.

Für Wasser, Gas und Elektrizität aus fremden Werken sind 7 895 501 ℳ verausgabt, und zwar

für Wasser	2 312 323 ℳ
„ Gas	4 313 200 „ und
„ Elektrizität	1 269 978 „
zusammen	7 895 501 ℳ = 253 ℳ auf

1 km durchschnittlicher Betriebslänge.

Digitized by Google

Zur Beleuchtung der Diensträume, Bahnhöfe usw. waren, abgesehen von Petroleumlampen, überhaupt vorhanden:

a) für Gaslicht:

α) ohne Glühkörper . . .	79 360	Flammen
β) mit Glühkörper	101 843	„
	181 203	Flammen

b) für elektrisches Licht:[1])

α) Bogenlampen	12 920	Flammen
β) Glühlicht	49 927	„
	62 847	„

c) für Spiritusglühlicht:

α) für Innenbeleuchtung . .	1 026	Flammen
β) „ Außenbeleuchtung . .	5 522	„
	6 548	„
zusammen	250 598	Flammen.

Für den Antrieb von Einrichtungen in Werkstätten und im Eisenbahnbetrieb wurden 1 113 Motore durch elektrische Kraft betrieben.

Zur Speisung der Spiritusglühlampen wurden 1 235 610 Liter Spiritus gebraucht.

b) Die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen

verursachte eine Gesamtausgabe von 152 684 852 ℳ = 4 902 ℳ für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, 18,27 % der Gesamt- und 34,29 % der sächlichen Ausgaben.

Von diesem Betrag entfallen auf die gewöhnliche Unterhaltung der baulichen Anlagen, eingerechnet die Erneuerung des Oberbaues 126 838 162 ℳ, 4 052 ℳ auf 1 km zu unterhaltender Strecken und 2 084 ℳ auf 1 km zu unterhaltender Gleise.

Im ganzen waren zu unterhalten 31 304,98 km Bahnstrecken mit

44 036,93	km durchgehenden und
16 822,43	„ Nebengleisen,
zusammen 60 859,36	km Gleise.

[1]) Den elektrischen Strom erhielten:

aus eigenen Werken	9 547	Bogenlampen, 35 231 Glühlampen
„ fremden „	3 373	„ , 14 696 „
zusammen . . .	12 920	Bogenlampen, 49 927 Glühlampen.

Digitized by Google

In den durchgehenden Gleisen waren

mit Stahlschienen	97,10 % =	42 760,27 km
„ Eisenschienen	2,90 „ =	1 276,66 „ versehen
	zusammen	44 036,93 km.

Die Schienen sind überwiegend auf hölzernen Querschwellen befestigt; auf eisernen Schwellen lagen im Berichtsjahr nur rund 16 311 km oder 26,80 %, und zwar auf

eisernem Querschwellenoberbau:		
in Hauptgleisen	10 973 km	
„ Nebengleisen	3 856 „	
		14 829 km
eisernem Langschwellenoberbau:		
in Hauptgleisen	1 052 km	
„ Nebengleisen	430 „	
		1 482 „
	zusammen	16 311 km.

Von den obigen Gesamtausgaben für die gewöhnliche Unterhaltung von 126 838 126 ℳ beanspruchten:

die Löhne für 56 623 Arbeiter . . . . . (s. S. 341 „Beamte und Arbeiter“)	39 383 910 ℳ
die Kosten der Oberbau- und Baumaterialien, ohne die an Dritte abgegebenen Materialien im Werte von 1 127 046 ℳ[1])	67 086 619 „
die sonstigen Ausgaben, ohne außergewöhnliche Unterhaltung und kleinere Ergänzungen in Höhe von 17 918 467 ℳ	20 367 633 „
zusammen	126 838 162 ℳ.

Die im Berichtsjahr im Zusammenhang erneuerten Gleise bezifferten sich auf 1 856 km, und zwar wurden:

1 158 km	mit hölzernen Querschwellen und
698 „	„ eisernen „
zus. 1 856 km	hergestellt.

[1]) Die für Neubauten abgegebenen Materialien werden ohne Belastung des Betriebsfonds unmittelbar auf Baufonds verrechnet.

Digitized by Google

Der Materialverbrauch betrug für 1 km der unterhaltenen Gleise an Schienen und Kleineisenzeug 3,75 t, an eisernen Schwellen 1,33 t und an hölzernen Bahnschwellen 42,5 Stück.

Die für die gewöhnliche Unterhaltung noch in Betracht kommenden Kosten für Leistungen und Lieferungen der Unternehmer und Handwerker stellten sich auf 20 367 633 ℳ.

Die Kosten der außergewöhnlichen Unterhaltung und kleineren Ergänzungen (d. h. der auf mindestens 2 000, aber weniger als 30 000 ℳ veranschlagten Bauausführungen) betrugen 17 918 467 ℳ und die Kosten der erheblichen Ergänzungen (d. h. der auf 30 000 bis 100 000 ℳ veranschlagten Bauausführungen) auf 6 801 177 ℳ

c) Die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen

verursachten einen Aufwand von 140 009 746 ℳ = 4 495 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, 418 ℳ auf 1 000 Lokomotivnutzkm und 10,95 ℳ für 1 000 Wagenachskm aller Art.

Die an die Werkstattsarbeiter und die Hilfskräfte im unteren Dienste gezahlten Löhne betrugen . . . (= 96,01 ℳ für 1 000 Lokomotivkm und 3,94 ℳ für 1 000 Wagenachskm),	50 346 563 ℳ
die neu beschafften Werkstattsmaterialien, nicht gerechnet die zur Unterhaltung der Inventarien und baulichen Anlagen verwendeten Materialien im Werte von 2 199 628 ℳ, kosteten . . . . . (= 58,42 ℳ für 1 000 Lokomotivkm und 2,40 ℳ für 1 000 Wagenachskm),	30 636 295 „
die sonstigen Kosten (im wesentlichen die Kosten für Lieferungen und Leistungen der Unternehmer und Handwerker) betrugen . . . . . (= 10,71 ℳ für 1 000 Lokomotivkm und 0,44 ℳ für 1 000 Wagenachskm).	5 617 822 „
Für die Unterhaltung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen wurden somit . . . . aufgewendet.	86 600 680 ℳ
Hiervon abgerechnet die Arbeitsausführungen für Dritte mit	1 794 376 ℳ
verbleiben	84 806 304 ℳ

Digitized by Google

Davon beanspruchte die Unterhaltung:

der Lokomotiven und Tender nebst Zubehör . .	37 718 667 ℳ
der Personenwagen nebst Zubehör	12 324 870 „
der Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen nebst Zubehör	29 709 192 „
der mechanischen und maschinellen Anlagen und Einrichtungen, sowie der Dampfboote, Schalden, Prahme und Gerätschaften der Trajekte nebst Zubehör	2 554 702 „
zusammen	82 307 431 ℳ,
während die außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung den Betrag von	2 498 873 „

erforderte.

Zusammen also wie oben 84 806 304 ℳ.

Für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge[1]) sind, und zwar:

für 500 Lokomotiven	29 685 980 ℳ
„ 650 Personenwagen	9 719 798 „
„ 6 Gepäck- und 4 794 Güterwagen	14 003 288 „
im ganzen	53 409 066 ℳ

aufgewendet worden.

d) Für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten

sind 6 513 738 ℳ = 0,78 % der Gesamtausgaben und 209 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge und

e) für die Benutzung fremder Betriebsmittel

12 902 809 ℳ verausgabt worden, d. s. 1,54 % der Gesamtausgaben und 414 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge. Für Inanspruchnahme fremder Lokomotiven waren nur 33 ℳ zu zahlen.

f) Unter den verschiedenen sonstigen Ausgaben,

die insgesamt 24 587 192 ℳ oder 790 ℳ für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge und 2,94 % der Gesamtausgaben betragen haben, sind besonders hervorzuheben:

[1]) Wegen des Gesamtzuganges an Betriebsmitteln im Laufe des Berichtsjahres vergleiche die Darstellung auf S. 325 dieses Berichtes.

Digitized by Google

die Ausgaben an Steuern, Kommunalabgaben und öffentlichen Lasten	13 829 920 ℳ
darunter die Kommunal-Einkommensteuern mit 12171227 ℳ, die Kommunal-Realsteuern mit 1 171 446 ℳ, die Ausgaben an außerpreußische Staaten mit 172 338 ℳ und die sonstigen Steuern mit 314 909 ℳ;	
die Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze (= 132 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, 3,18 ℳ auf 10 000 Wagenachskm aller Art, 12,75 ℳ auf 1 000 Zugkm, 6,89 ℳ auf je 1 000 beförderte Personen, 1,46 ℳ auf 1 000 Achskm der Personenwagen und 2,84 ℳ auf 10 000 Personenkm);	4 099 283 „
Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände usw.	1 369 145 „
(= 0,57 ℳ auf je 10 000 tkm und 1,39 ℳ für je 10 000 Achskm der Gepäck- und Güterwagen), sowie endlich	
die sonstigen Entschädigungen, als Rückzahlungen von Fahr- und Frachtgeldern, An- und Abfuhrkosten, sowie Lager-, Stand- und Wiegegeld	1 507 548 „

Die Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Main-Neckar-Eisenbahn ist ein gemeinschaftliches Unternehmen der Staaten Baden, Hessen und Preußen. Die Verwaltung und der Betrieb werden einheitlich von einer Direktion geleitet, die ihren Sitz in Darmstadt[1]) hat, und zu der jeder der drei Staaten ein Mitglied bestellt; das hessische führt den Vorsitz.

Alle Einnahmen des Unternehmens sind Einnahmen der Gemeinschaft. Aus ihnen werden zunächst die sämtlichen Betriebsausgaben bestritten. Der Überschuß wird unter die drei Staaten nach dem Verhältnis der anteiligen Baukapitalien verteilt.

---

[1]) Die Direktion in Darmstadt ist am 1. Oktober 1902 aufgehoben, und zwar auf Grund des Gesetzes vom 7. Juli 1902 (G.-S. S. 297), betr. die Neuregelung der Vertragsverhältnisse der Main-Neckar-Bahn. Diese Bahn mit ihren anschließenden hessischen Nebeneisenbahnen Eberstadt—Pfungstadt, Bickenbach—Seeheim und Weinheim—Fürth wird vom genannten Tage ab mit den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zusammen verwaltet. Darüber ist unterm 14. Dezember 1901 zwischen Preußen, Baden und Hessen ein Staatsvertrag, betr. die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Eisenbahn, abgeschlossen. Die Abrechnung für diese Bahn für die Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1902 erfolgt auf Grund der Etatsfestsetzungen in bisheriger Weise.

Digitized by Google

Die Gesamtlänge beträgt 96,17 km, davon wurden 92,71 km zweigleisig und 3,46 km dreigleisig betrieben. Die Betriebslänge berechnet sich auf 97,80 km. Der preußische Anteil an der Main-Neckar-Bahn beträgt 8,02 km, der Hessens 49,37 km und der Badens 38,78 km.

Neben dem Betrieb auf den eigenen Strecken hat die Bahngemeinschaft staatsvertragsmäßig noch den Fahrdienst auf der ausschließlich zur badischen Staatsbahn gehörigen, 9,80 km langen Strecke Friedrichsfeld—Mannheim im Anschluß an die Züge ihrer Hauptbahn zu leisten.

Das Baukapital betrug Ende des Kalenderjahres[1]) 1901:

für die badischen Strecken	8 829 907 ℳ
„ „ hessischen „	10 491 990 „
„ „ preußische Strecke	5 657 799 „
im ganzen	24 979 696 ℳ,

oder auf 1 km Bahnlänge 259 745 ℳ, im Jahresdurchschnitt stellte es sich auf 24 939 632 ℳ. Von dem für die preußische Strecke aufgewendeten Anlagekapital entfallen auf 1 km 705 461 ℳ.

Die Anzahl der beförderten Personen, einschließlich des Militärs, betrug:

	Personen	%
in der I. Wagenklasse	74 181	1,07
„ „ II. „	667 936	9,66
„ „ III. „	5 999 053	86,79
bei der Militärbeförderung	171 040	2,48
zusammen	6 912 210	100,00

An Gütern — ohne Dienst- und Postgut, Militärgut auf Militärfahrscheine und lebende Tiere — sind 1 456 547 t, an Militärgut 3 654 t, an Vieh 18 635 t befördert.

Die Gesamteinnahme betrug 8 758 105 ℳ.

Davon entfallen auf:

den Personen- und Gepäckverkehr	4 643 743 ℳ
den Güterverkehr (einschl. des Dienst- und Postgutes, des Militärgutes auf Militärfahrscheine und der lebenden Tiere)	3 362 095 „
die sonstigen Einnahmen	752 267 „
im ganzen	8 758 105 ℳ
auf 1 km Betriebslänge	90 030 „.

[1]) Das Kalenderjahr ist zugleich Rechnungsjahr.

Digitized by Google

Die Gesamtausgabe betrug 6 436 032 ℳ.

Davon entfallen auf:

a) Persönliche Ausgaben.

1.	Besoldungen (Gehälter), Wohnungsgeldzuschüsse, Stellen- und andere persönliche Zulagen	1 273 806 ℳ
2.	Bezüge und Löhne der nicht etatsmäßigen Beamten und Bediensteten, sowie der Arbeiter	581 997 „
3.	Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge	301 184 „
4.	für Wohlfahrtszwecke	72 032 „
	im ganzen a)	2 229 019 ℳ.

b) Sächliche Ausgaben.

5.	Für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien	1 062 543 ℳ
6.	für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	883 384 „
7.	für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen . . .	1 029 408 „
8.	für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	821 185 „
9.	für Benutzung fremder Betriebsmittel	364 151 „
10.	verschiedene Ausgaben	46 342 „
	im ganzen b)	4 207 013 ℳ
	Gesamtausgabe a) + b) . .	6 436 032 ℳ
	d. i. auf 1 km Betriebslänge	66 160 „.

Im Verhältnis zu den Einnahmen haben sich die Ausgaben auf 73,49 % beziffert.

Der zur Verteilung gelangte Überschuß hat 2 319 819 ℳ betragen. Er entspricht einer Verzinsung des durchschnittlichen Anlagekapitals von 24 939 632 ℳ zu 9,30 %.

Von dem Überschuß ergibt sich für Preußen ein Anteil von 526 274 ℳ, und nach Abzug einiger von Preußen allein zu bestreitenden Ausgaben in Höhe von 46 797 ℳ ein solcher von 479 477 ℳ. Das preußische Anlagekapital hat sich hiernach zu 8,47 % verzinst.

Digitized by Google

Die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn.

Betrieb und Verwaltung der 52,38 km langen Bahn, davon 7,37 km zweigleisig, führt die Großherzoglich oldenburgische Regierung auf ihre alleinigen Kosten. Preußen erhält von der gesamten Roheinnahme der Bahn 50 % dessen, was über 18 000 ℳ bis zu 60 000 ℳ und 60 % dessen, was über 60 000 ℳ für eine preußische Meile (= 7,532 km) aufkommt.

Das bis zum Ende des Kalender- (gleich Rechnungs-)Jahres 1901 verwendete Anlagekapital beträgt 7 377 215 ℳ, mithin 140 840 ℳ für 1 km Bahnlänge. Der Anteil Preußens an der Roheinnahme des Jahres 1901 beläuft sich auf 693 118 ℳ oder 9,40 % des durchschnittlichen Anlagekapitals.

An Ausgaben hatte Preußen für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen im Jahre 1901 den Betrag von 148 203 ℳ oder 21,38 % der Einnahme aufzuwenden. Hieraus ergibt sich ein Überschuß von 544 915 ℳ. Das durchschnittliche Anlagekapital ist zu 7,39 % verzinst worden.

Die oberschlesischen Schmalspurbahnen.

Die nur dem Güterverkehr dienenden, durch die Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz verwalteten oberschlesischen Schmalspurbahnen sind auf Grund des Gesetzes vom 24. Januar 1884 (G.-S. S. 11) am 1. März 1884 als ein Teil des oberschlesischen Eisenbahnunternehmens in den Besitz des preußischen Staates übergegangen.

Ihre Gesamtlänge betrug am Ende des Rechnungsjahres 135,84 und im Jahresdurchschnitt 134,82 km.

Das gesamte Transportgeschäft ist vertragsmäßig einem Unternehmer — bis zum 30. Juni 1904 — übertragen.

Die Bahnanlagen werden von der Königl. Eisenbahnverwaltung betriebsfähig hergestellt und erhalten. Die übrigen für den Betrieb erforderlichen Leistungen werden vom Unternehmer auf eigene Kosten ausgeführt. Als Entgelt für die ihm vertragsmäßig eingeräumten Vorteile zahlt der Unternehmer von allen beförderten Gütern einen Frachtanteil von 50 % der tarifmäßigen Sätze nach Abzug der in letztere eingerechneten Abfertigungsgebühr von 2,4 ₰ für 100 kg und außerdem 10 % von den Erträgen der letzteren Gebühr.

Das Anlagekapital betrug am Ende des Rechnungsjahres 1901 11 834 109 ℳ, für 1 km Bahnlänge 87 118 ℳ und im Jahresdurchschnitt 11 714 857 ℳ.

Der Betriebsmittelpark bestand aus 51 Lokomotiven und 3 683 Güterwagen mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 5,83 t.

Digitized by Google

Die Summe der beförderten Gütermassen, mit Ausnahme des frachtfrei beförderten Dienstgutes, betrug 3 443 812 t.

Der Anteil der preußischen Staatseisenbahnverwaltung an den Einnahmen betrug	1 153 874 ℳ
die sonstigen Einnahmen	52 516 „
mithin die Gesamteinnahme	1 206 390 ℳ

= 8 948 ℳ auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge.

Die von der Staatseisenbahnverwaltung vertragsmäßig zu leistenden Ausgaben betrugen 214 818 ℳ.

Von den Gesamtausgaben, (17,81 % der Gesamteinnahmen), entfallen auf:

die persönlichen Ausgaben	79 543 ℳ
„ Unterhaltung der Bahnanlagen	133 437 „
„ sonstigen Ausgaben	1 838 „
zusammen	214 818 ℳ
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1 593 „.

Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben ergab 991 572 ℳ, d. h. eine Verzinsung des durchschnittlichen Anlagekapitals mit 8,46 %.

Gesamtbetriebsergebnis.

Es ergab sich hiernach ein Überschuß für:

die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, eingerechnet die oberschlesischen Schmalspurbahnen, von	517 753 730 ℳ
„ Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn von	544 915 „
„ Main-Neckar-Eisenbahn, preußischer Anteil, von	479 477 „
zusammen also von	518 778 122 ℳ
Hiervon wurden an Hessen abgeführt	9 885 532 „.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen im Großherzogtum Baden

im Jahre 1901.[1])

1. Längen.

Am Jahresschluß 1901 betrug die Länge der vom badischen Staate betriebenen Bahnen 1 666,89 km (gegen 1 582,10 km im Vorjahr).

Davon kamen:

I.	auf die badischen Staatsbahnen	1 580,99 km[2])
II.	„ „ gepachteten Strecken	45,12 „
III.	„ „ mitbetriebenen Strecken	9,36 „
IV.	„ „ Privatbahnen	31,42 „
	zusammen	1 666,89 km.
	Doppelgleisig waren	656,74 „

Im Nebenbahnbetrieb befanden sich:

	von den badischen Staatsbahnen	184,23 km
	„ „ Privatbahnen	42,31 „
	zusammen	226,54 km.
	Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt ergibt . . .	1 610,36 „
	davon für Personenverkehr	1 566,24 „
	„ „ Güterverkehr	1 610,36 „

Die Eigentumslänge der badischen Staatsbahnen (zuzüglich der 1,64 km verpachteten Strecken) beträgt . . . . . 1 582,63 km

dazu: die Privatbahnen mit . . . . . 52,04 „

zusammen mithin 1 634,67 km.

---

[1]) Vgl. die Statistik der badischen Bahnen für 1900, Archiv 1902 S. 573 ff. Die nachstehenden Angaben sind dem von der großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen herausgegebenen Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Großherzogtum Baden für das Jahr 1901 — Karlsruhe 1902 — entnommen.

[2]) Abzüglich 1,64 km verpachteter Strecken.

Digitized by Google

Die Gesamtlänge der am 31. Dezember 1901 im Großherzogtum Baden belegenen Bahnen war:

an badischen Bahnen	1 569,31 km[1])
„ fremden Bahnen auf badischem Gebiet . . .	141,63 „
überhaupt	1 710,94 km.

2. Betriebsmittel und ihre Leistungen.

Am Jahresschluß waren vorhanden:		1900	1901
Lokomotiven[2])	Stck.	700	720
Tender	„	616	611
Personenwagen	„	1 657	1 745
mit Achsen	„	3 578	3 770
„ Plätzen	Anz.	73 332	76 576
Gepäck- und Güterwagen	Stck.	12 609	12 933
mit Achsen	„	25 673	26 399
„ Tragfähigkeit	t	148 025	153 515
Leistungen der badischen Betriebsmittel auf eigenen und fremden Strecken:			
Lokomotiven	Lokkm[3])	30 784 220	33 230 394
durchschn. für 1 Lokomotive	„	43 977	46 153
Personenwagen	Achskm	177 374 617	182 482 187
durchschn. für 1 Achse . .	„	49 408	48 404
Gepäckwagen	„	33 408 896	36 512 322
durchschn. für 1 Achse . .	„	67 629	72 734
Güterwagen	„	380 933 937	404 652 519
durchschn. für 1 Achse . .	„	15 129	15 625
Auf jedes Achskm der Personenwagen kamen	Person.	3,84	3,81
Die bewegten Plätze der Personenwagen waren besetzt zu . .	%	21,05	21,07
Die bewegte Tragfähigkeit der Lastwagen war ausgenutzt zu	„	42,29	40,72

[1]) Einschließlich 38,64 km badische Strecken der Main-Neckarbahn. In auswärtigen Staaten liegen 137,83 km badische Eisenbahnen.

[2]) Davon besaßen 513 Stück Westinghousebremse und 718 Lokomotiven waren zur Entnahme von Dampf zur Wagenbeheizung und zum Pulsometerbetrieb eingerichtet.

[3]) Mit Leerfahrten.

Digitized by Google

3. Anlagekapital.

Am Jahresschluß 1901 betrug	Bei den		Zusammen
	Staatsbahnen	Privatbahnen (im Staatsbetrieb)	
die Eigentumslänge . . . . km	1 582,63	52,04	1 634,67
das verwendete Anlagekapital:			
im ganzen . . . . . ℳ	579 714 988	5 578 420	585 293 408
auf 1 km Eigentumslänge . „	366 298	107 195	358 050
das Anlagekapital im Jahresdurchschnitt . . . . . „	554 310 498	5 576 909	559 887 407

4. Verkehr und finanzielle Betriebsergebnisse.

		1900	1901
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	km	1 568,96	1 610,36
Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	ℳ	530 044 711	559 887 407
Beförderte Personen	Anz.	35 188 965	35 991 586
„ Güter (frachtzahlende) .	t	13 557 104	12 712 063
„ Dienstgüter (frachtfreie)	„	680 896	833 488
Einnahme:			
aus dem Personenverkehr[1]) . .	ℳ	22 018 666	21 931 028
„ „ Gepäck-, Eilgut-, Milch-, Fahrzeug- usw. Verkehr	„	3 017 707	3 186 181
„ „ Güterverkehr[2])	„	43 349 456	40 100 906
„ „ Verkehr überhaupt . .	„	68 385 829	65 218 115
im ganzen[3])	„	78 046 109	74 215 526
auf 1 km Bahnlänge	„	49 744	46 086

[1]) Auf Personen- und Gepäckverkehr kommen im Jahre 1901 = 23 111 638 ℳ (gegen 23 165 405 ℳ im Jahre 1900).

[2]) Auf Güterverkehr (einschließlich Eilgut u. dgl.) entfallen im Jahre 1901 = 42 337 777 ℳ (gegen 45 425 499 ℳ im Jahre 1900).

[3]) Einschließlich der Einnahmen und Leistungen für die Reichspostverwaltung, aus Militär- und frachtpflichtigem Dienstgut, aus Wagenmieten und aus sonstigen Quellen.

Digitized by Google

		1900	1901
Ausgabe:			
im ganzen[1])	ℳ	60 509 356	59 945 263
auf 1 km Bahnlänge	„	38 565	37 225
in Prozenten der Roheinnahme	%	77,53	80,77
Einnahmeüberschuß:			
im ganzen	ℳ	17 539 703	13 916 714
auf 1 km Bahnlänge	„	11 179	8 862
in Prozenten des Anlagekapitals	%	3,31	2,55
Es hat durchschnittlich durchfahren:			
eine Person	km	20,01	20,15
„ Tonne Gut	„	79,39	77,89
Die durchschnittl. Einnahme betrug:			
für 1 Personenkm	₰	3,13	3,02
„ 1 Gütertonnenkm	„	4,03	4,05
Von der Roheinnahme entfallen:			
auf die Personen- und Gepäckbeförderung	%	29,68	31,14
auf den Güterverkehr (einschließl. Leichen, Fahrzeuge usw.)	„	58,20	57,05
auf sonstige Einnahmen	„	12,12	11,71
Im Vergleich zum Vorjahr hat zugenommen:			
die Zahl der beförderten Personen um	%	6,13	2,28
abgenommen:			
die Zahl der Gütertonnen (frachtz.)[2])	„	5,99	6,23
„ Gesamteinnahme	„	10,15	4,91
„ Gesamtausgabe	„	31,53	0,93
der Einnahmeüberschuß	„	28,36	18,63
zugenommen:			
das Rentenanlagekapital	„	4,09	5,63

[1]) Ausschließlich der an die Privatbahnen bezahlten Einnahmeanteile mit 395 093 ℳ für das Jahr 1900 und mit 353 548 ℳ für das Jahr 1901.

[2]) Ausschließlich Militärgut und frachtpflichtiges Dienstgut.

Digitized by Google

		1900	1901
Von der durchschnittlichen Platzzahl eines Zuges waren besetzt:			
in I. Klasse	%	10,06	8,84
„ II. „	„	20,79	19,60
„ III. „	„	21,91	22,31
überhaupt	„	21,05	21,07
Von der Ausgabe mit[1])	ℳ	60 509 356	59 945 263
entfallen auf: (in Prozenten)			
Gehalt und Wohnungsgeld der etatsmäßigen Beamten	%	14,98	15,59
andere ständige persönliche Ausgaben und Löhne	„	14,70	16,84
Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge	„	6,68	7,29
für Wohlfahrtszwecke	„	3,40	3,79
für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung von Betriebsmaterialien	„	15,70	18,28
für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	„	24,38	19,16
für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen	„	13,49	11,62
für Benützung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	„	1,47	1,53
für Benützung fremder Betriebsmittel	„	4,39	3,64
Verschiedene Ausgaben	„	0,81	2,26
die Gesamtausgabe beträgt	„	77,53	80,77

[1]) Abzüglich der an die Privatbahnen bezahlten Einnahmeanteile.

Digitized by Google

Es ergibt sich	für jedes					
	Lokomotiv-		Nutz-		Bahn-[1])	
	kilometer					
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
an Einnahme . . . . ℳ	2,52	2,22	3,69	3,30	49 744	46 086
„ Ausgabe . . . . „	1,95	1,79	2,86	2,68	38 565	37 225
„ Überschuß . . . „	0,57	0,43	0,83	0,61	11 179	8 861

Das Gewicht der bei den badischen Stationen abgegangenen und angekommenen Güter beziffert sich im Berichtsjahr 1901 im ganzen auf 11 303 644 t (gegen 12 270 271 t im Vorjahr), von denen der größte Teil auf Massenartikel (mit über 100 000 t Gewicht) entfällt, nämlich:

	1900	1901
auf Steinkohlen . . . . . %	31,26	29,81
„ Holz . . . . . „	9,20	9,71
„ Getreide und Hülsenfrüchte . . „	7,36	8,62
„ Steine . . . . . „	8,95	8,46
„ Eisen und Stahl . . . . . „	5,30	4,42

Die Einnahmen der badischen Bahnen aus dem Güterverkehr mit dem Auslande betrugen:

	1900	1901
im Verkehr mit Österreich-Ungarn . ℳ	634 102	589 302
„ „ „ der Schweiz . . . „	4 941 926	4 460 728
„ „ „ Belgien u. England „	358 243	313 577
„ „ „ Holland . . . . „	112 911	112 265
„ „ „ Frankreich . . . „	561 301	538 995
„ „ „ Italien . . . . . „	628 027	678 302

Die höchsten Einnahmen betrugen:

a) im Personenverkehr: 1901 im August . . 2 930 692 ℳ,
dagegen 1900 „ „ . . 2 844 539 „;

b) im Güterverkehr: 1901 im Oktober . . . 4 217 058 „,
dagegen 1900 „ „ . . . 4 647 264 „;

die Verkehrsschwankung betrug 40 % (im Vorjahr 36 %).

[1]) Durchschnittliche Betriebslänge.

Digitized by Google

Für das Personenkilometer bezifferte sich die Einnahme:	Binnen- Verkehr	direkter Verkehr	Gesamt-
im Jahre 1901 auf . . ₰	2,69	4,08	3,02
dagegen „ „ 1900 „ . . . „	2,73	4,29	3,13
demnach 1901 weniger „	0,04	0,21	0,11 = 3,51 %

Von der Gesamteinnahme entfallen auf Personenverkehr allein:

im Jahre 1901 . . . . . 29,55 %,
dagegen „ „ 1900 . . . . . 28,21 „,

demnach 1,34 % mehr als im Jahre 1900.

Die Gesamteinnahme im Personenverkehr verteilt sich auf die verschiedenen Wagenklassen, wie folgt:

	1900	1901
auf I. Klasse . . . . . %	6,19	5,56
„ II. „ . . . . . „	24,54	22,92
„ III. „ . . . . . „	37,18	35,92
„ Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Kilometerhefte usw. . . . . „	29,79	33,43
„ Militär . . . . . „	2,17	2,04
„ Gefangenenbeförderung . . . „	0,13	0,13

Im Güterverkehr ergibt sich im Jahre 1901 (gegenüber 1900) eine Abnahme:

bei der Einnahme . . . . . um 7,49 %,
„ „ Tonnenzahl . . . . . „ 6,23 „,
„ „ Tonnenkilometerzahl . . . . „ 8,00 „.

Durchschnittlich betrug im Güterverkehr:	1900	1901
die Belastung einer Güterwagenachse t	2,44	2,37
der Frachtwert einer Tonne . . ℳ	4,03	4,05
„ „ „ Achse . . „	9,83	9,60
Die Anlagekapitalien verzinsten sich:		
bei den Staatsbahnen mit . . . %	3,27	2,51
„ „ Privatbahnen „ . . . „	7,09	6,34
zusammen mit %	3,31	2,55

Digitized by Google

5. Unfälle.

Im Jahre 1901 haben stattgefunden:

18 Entgleisungen (1 auf freier Bahn),
12 Zusammenstöße,
114 sonstige Unfälle (28 auf freier Bahn).

Dabei verunglückten:

	Reisende		Bahnbedienstete		Sonstige Personen		Zusammen	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
durch eigenes Verschulden	4	5	22	52	[1] 9	7	35	64
ohne Verschulden (im Dienst u. s. w.)	—	—	—	8	—	11	—	19
zusammen	4	5	22	60	9	18	35	83
dagegen im Jahre 1900	11	212	27	67	9	13	47	292

6. Betriebspersonal.

Das Betriebspersonal im Jahresdurchschnitt 1901 betrug	Beamte: Etatsmäßige	Beamte: Diätarische	Arbeiter
	Anzahl		
bei der allgemeinen Verwaltung	513	194	260
- - Bahnunterhaltung und Bahnbewachung	845	158	2 978
- dem Bahnhofs-Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	2 840	1 622	5 538
- Zugförderungs- und Werkstättendienst	1 156	325	4 740
zusammen	5 354	2 299	13 516
dagegen im Jahre 1900	5 231	1 990	12 212

[1] Außerdem 6 durch Selbstmord.

Digitized by Google

Der Gesamtaufwand an Gehalt, Löhnen, Nebenbezügen usw. für dieses Personal betrug 29 715 457 ℳ.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen im Jahre 1901 4,75 Beamte und 8,39 Arbeiter, zusammen 13,14 Personen.

7. Main-Neckarbahn.

Vom badischen Anteil der Main-Neckarbahn betrug:		1900	1901
das Baukapital im ganzen	ℳ	9 418 630	9 425 238
„ „ „ Jahresdurchschnitt	„	9 297 121	9 421 934
der Einnahmeüberschußanteil . . .	„	852 946	751 041
die Verzinsung des Anlagekapitals .	%	9,17	7,97

Digitized by Google

Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1901.[1])

Dem Bericht des k. k. Eisenbahnministeriums über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1901, Wien 1902, sind nachstehende Angaben entnommen; soweit angängig, sind sie mit den Ergebnissen des Vorjahres in Vergleich gestellt.

	Baulänge	Betriebslänge
	km	
Das Ende 1900 von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung betriebene Eisenbahnnetz umfaßte unter Berücksichtigung nachträglicher Längenänderungen	11 036,392	11 239,377
Ende 1901 hatte das Netz	11 257,104	11 466,030
Hiervon waren:		
a) Bahnen im Eigentum des Staates . .	7 631,475	7 779,649
b) für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen und Wiener Stadtbahn .	609,782	608,827
c) für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen	3 015,847	3 077,554

In der Gesamtbetriebslänge sind nicht enthalten:

1. die vom Staate für Rechnung der Konzessionäre betriebene schmalspurige Murtalbahn Unzmarkt—Mauterndorf . . . . . 76,119 km,

   da die Bestimmungen des Betriebsvertrages derartige sind, dass die Betriebsergebnisse in der Betriebsrechnung des Gesamtnetzes nicht zum Ausdruck kommen;

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 582. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1900.

Digitized by Google

2. die am 18. Oktober 1900 in den Staatsbetrieb übernommene Lokalbahn Urfahr—Aigen-Schlägl (Mühlkreisbahn), deren Betrieb auf Staatsrechnung, aber noch mit besonderer Betriebsrechnung geführt wird . . . . . 57,584 km
3. die mit der k. k. priv. Südbahngesellschaft gemeinsam betriebene Strecke Laibach—Divača . . . . 100,589 „
4. k. k. Staatsbahnen in fremdem (sächsischem, bayerischem, preußischem) Staatsbetrieb zusammen . . 15,645 „
5. die von der Direktion der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen betriebenen süddalmatinischen Staatsbahnen (schmalspurig) . . . . . 69,979 „
6. k. k. Staatsbahnen im Privatbetrieb zusammen . . 29,641 „

Doppelgleisig waren:	1900	1901
	km	
Bahnen im Staatseigentum	876,977	910,063
für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen	146,034	146,034
zusammen	1023,011	1056,097

		Bestand der Betriebsmittel					
		Lokomotiven	Tender	Personenwagen	Sitzplätze der Personenwagen	Post- und Gepäckwagen	Güterwagen
Staatsbahnen . . .	1900	2286	1937	5187	201872	1474	39967
	1901	2424	2073	5443	209214	1564	43961
Vom Staate für fremde Rechnung betriebene Bahnen	1900	243	80	534	21556	196	2134
	1901	256	80	563	22750	214	2420
im ganzen . . .	1900	2620	2106	5911	229581	1754	44971
	1901	2680	2153	6006	231964	1778	46381

Digitized by Google

Die Verkehrsleistungen ergeben für das Gesamtnetz:

	1900	1901	Zunahme gegen 1900
bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von km .	11 105,070	11 346,592	+ 241,522 = 2,17 %
gefahrene Züge	1 283 945	1 456 892	+ 172 947 = 13,47 „
zurückgelegte Zugkm . . .	63 970 135	65 399 570	+ 1 429 435 = 2,23 „
geleistete Rohtonnenkm .	14 475 565 400	14 802 929 200	+ 327 363 800 = 2,26 „
Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfallen:			
an Zugkm	5 760,5	5 763,8	+ 3,3 = 0,06 „
„ Rohtonnenkm	1 303 510	1 304 615	+ 1 105 = 0,08 „

Werden den gefahrenen Zugkilometern die Leistungen im Vorspanndienst, die Leerfahrten, Kaltefahrten, der Verschubdienst und die Dampfhaltestunden, auf 1 km übertragen, hinzugerechnet, so berechnen sich die geleisteten Lokomotivkilometer im Jahre 1900 auf 100 323 115 km, im Jahre 1901 auf 100 801 736 km, mithin 1901 um 1 478 621 Lokomotivkilometer oder 1,5 % mehr.

Die durchschnittliche Leistung jeder einzelnen Lokomotive des Gesamtnetzes betrug:

	im Jahre 1900	im Jahre 1901
an Zugkilometern . . .	24 870	24 660, also weniger 210,
„ Lokomotivkilometern	39 005	38 386, „ „ 619.

Es befinden sich noch ziemlich alte Lokomotiven im Betrieb. Die älteste ist im Jahre 1858 erbaut worden; im letzten Jahrzehnt sind jedoch viele neue Lokomotiven, zusammen 1 212, beschafft worden.

Die durchschnittliche Leistung eines vollspurigen Personenwagens betrug auf eigenen und fremden Bahnen im Jahre 1900 = 84 099, im Jahre 1901 = 85 399 Achskm, die eines vollspurigen Lastwagens 1900 = 39 644, 1901 = 37 959 Achskm.

Die Gesamtleistung aller Wagen betrug für das Gesamtnetz:

im Jahre 1900 = 2 404 790 344 Achskm, darunter 1 689 213 783 Achskm in Güterzügen,

im Jahre 1901 = 2 391 406 244 Achskm, darunter 1 642 241 502 Achskm in Güterzügen.

Von den eigenen Wagen wurden auf eigener und fremder Bahn geleistet:

Digitized by Google

im Jahre 1900 = 2 362 604 381 Achskm, darunter 1 692 548 674 Achskm von Güterwagen,

im Jahre 1901 = 2 370 030 296 Achskm, darunter 1 674 611 286 Achskm von Güterwagen.

Die durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen eines Zuges betrug:

im Jahre 1900 = 38 Achsen (bei Güterzügen 69 Achsen),

„ „ 1901 = 36 „ („ „ 65 „),

und die durchschnittliche Rohlast eines Zuges

im Jahre 1900 = 226,3 t (für Güterzüge 414,4 t),

„ „ 1901 = 226,3 „ („ „ 411,8 „).

Die Anlagekosten des Gesamtnetzes betrugen Ende 1901	2 567 248 661 Kr.[1])
davon sind die seither durch Verlosung und Konvertierung getilgten Beträge abzusetzen mit	82 729 445 „
mithin berechnet sich der Anlagewert Ende 1901 auf	2 484 519 216 Kr.

Die Gesamteinnahmen betrugen aus:

1. dem Staatseisenbahnbetrieb:		
a) Transporteinnahmen	239 453 771 Kr.	
b) aus dem Nebendienst	27 703 085 „	
	267 156 856 Kr.	
2. der Zentralleitung	310 280 „	
3. dem Zentral-Wagendirigierungsamt	925 „	
4. dem Betrieb der verpachteten Staatseisenbahnen	549 644 „	
überhaupt	268 017 705 Kr.	

Die Gesamtausgaben betrugen für:

1. den Staatseisenbahnbetrieb:		
a) Betriebsausgaben	195 142 869 Kr.	
b) Nebendienst	2 266 232 „	
	197 409 101 Kr.	
2. die Zentralleitung	16 418 458 „	
3. das Zentral-Wagendirigierungsamt	511 312 „	
4. den Betrieb der verpachteten Staatseisenbahnen	151 457 „	
überhaupt	214 490 328 Kr.	
mithin bleibt ein Betriebsüberschuß von . . .	53 527 377 „ .	

[1]) Krone (100 Heller) = 0,85 ℳ deutscher Reichswährung.

Digitized by Google

	1900	1901	demnach 1901 gegen 1900
Bei einer Baulänge von . km	8 217,842	8 293,773	+ 75,931
und Anlagekosten von . Kronen	2 523 427 936	2 567 248 661	+ 43 820 725
sowie einem Betriebsüberschuß von . . . „	52 084 388	53 527 377	+ 1 442 989
verzinsen sich die Anlagekosten mit . . . %	2,06	2,09	+ 0,03
dagegen der Anlagewert von . . . . . Kronen	2 448 351 850	2 484 519 216	+ 36 167 366
mit . . . . . %	2,13	2,15	+ 0,02
Die Betriebseinnahmen betrugen . . . . . Kronen	262 978 752	267 156 856	+ 4 178 104
und zwar:			
Transporteinnahmen . „	235 527 071	239 453 771	+ 3 926 700
sonstige Einnahmen . „	27 451 681	27 703 085	+ 251 404

	1900		1901	
	Kronen	%	Kronen	%
Die Transporteinnahmen verteilen sich:				
auf den Personenverkehr mit .	64 904 375	27,56	65 598 934	27,40
„ „ Gepäckverkehr „ .	2 995 229	1,27	2 955 545	1,23
„ „ Eilgutverkehr „ .	7 575 227	3,22	8 477 783	3,54
„ „ Frachtgutverkehr „ .	160 052 240	67,95	162 421 509	67,83
zusammen . . .	235 527 071	100,00	239 453 771	100,00

Es sind im Jahre 1901:

im Personenverkehr . .	8 102 356 Personen	mehr	als im Vorjahr
„ Gepäckverkehr . . .	96 t	weniger	
„ Eilgutverkehr . . .	11 350 „	mehr	
„ Frachtgutverkehr . .	592 060 „	„	

befördert worden.

Personenverkehr.

Nach der Anzahl der verkauften Karten wurden gefahren:

im Jahre 1900 = 73 552 830 Personen (davon in Schnellzügen 2 097 344),
„ „ 1901 = 81 655 186 „ („ „ „ 2 170 173),
mithin 1901 mehr 8 102 356 „ („ „ „ 72 829).

Digitized by Google

Die Anzahl der beförderten Personen hat

bei den Schnellzügen . . . um 3,47 %,
„ „ Personenzügen . . „ 11,24 „,
überhaupt . . . . . „ 11,02 „ zugenommen.

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer ist von 2 422 431 026 (im Jahre 1900) auf 2 444 235 829 (im Jahre 1901), d. h. im ganzen um 0,90 % (bei den Schnellzügen um 1,62 %, bei den Personenzügen um 0,80 %) gestiegen.

Die durchschnittliche Fahrt einer Person ist weiter von 32,93 km (1900) auf 29,93 km (1901) gesunken.

Vom Personenverkehr des Gesamtnetzes der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen kamen:

	1900	1901
auf Entfernungen bis 20 km . . %	69,82	70,71
„ „ „ 80 „ . . . „	22,13	21,44
„ „ „ 200 „ . . . „	5,88	5,78
„ „ „ 1 100 „ . . . „	2,17	2,07
zusammen „	100,00	100,00

Die Zahl der Schnellzugreisenden betrug im Jahre 1900: 2,85 %, im Jahre 1901: 3,47 % der Gesamtzahl der Reisenden.

Die Transporteinnahmen aus dem Personenverkehr betrugen im Jahre 1900: 64 904 375, im Jahre 1901: 65 598 934 Kronen.

Die Durchschnittseinnahme betrug:	1900	1901
für 1 Personenkm . . . . . Heller	2,68	2,68
„ 1 Person . . . . . „	88,2	80,3

Gepäckverkehr:

Beim Reisegepäck betrug die Abnahme im Jahre 1901 gegen 1900:

an Tonnenzahl . . . . . 96 t = 0,13 %
„ Transporteinnahme . . . 39 684 Kronen = 1,32 %.

Jede Tonne hat zurückgelegt im Jahre 1900: 123,85 km, im Jahre 1901: 122,21 km.

Die Einnahme für 1 tkm betrug im Jahre 1900: 32,22 Heller, im Jahre 1901: 32,26 Heller.

Digitized by Google

Eilgutverkehr:

Im Eilgutverkehr haben die Transporte im Jahre 1901 um 11 350 t (= 4,19 %) zugenommen, die durchschnittliche Fahrt einer Tonne ist von 130,35 km im Jahre 1900 auf 134,94 km im Jahre 1901, die Einnahme für 1 tkm von 21,43 Heller auf 22,24 Heller gestiegen.

Frachtgutverkehr:

Die Transportmenge hat im Jahre 1901 um 592 060 t = 1,89 % zugenommen, während die Tonnenkilometerzahl von 3 939 612 263 tkm im Jahre 1900 auf 3 948 384 010 tkm im Jahre 1901, also um 8 771 747 tkm = 0,22 % gestiegen, die Wegelänge einer Tonne dagegen von 126,07 km auf 124,00 km = 1,64 % gesunken ist. Die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm hat sich von 4,06 Heller im Jahre 1900 auf 4,11 Heller im Jahre 1901, d. i. um 1,23 % erhöht. Die durchschnittliche Einnahme für 1 t betrug im Jahre 1900: 5,122 Kronen, im Jahre 1901: 5,101 Kronen.

Einen vergleichenden Überblick über die wesentlichsten Betriebsergebnisse des Staatsbahnnetzes in den Jahren 1900 und 1901 bieten die nachstehenden Zahlen:

Es betrugen:		1900	1901
Durchschnittliche Betriebslänge . .	km	8 359,540	8 377,274
Anzahl der beförderten Personen .	Anz.	73 552 830	81 655 186
Tonnenzahl der beförderten Güter mit			
Gepäck	t	31 594 932	32 198 246
darunter Frachtgüter	„	31 248 715	31 840 775
Geleistete Personenkm	Anz.	2 422 431 026	2 444 235 829
„ Gütertonnenkm	tkm	3 984 254 733	3 995 666 480
darunter Frachtguttonnenkm . .	„	3 939 612 263	3 948 384 010
Gesamtbetriebseinnahmen	Kr.	262 978 752	267 156 856
davon Transporteinnahmen . .	„	235 527 071	239 453 771
Anzahl der Zugkm	Anz.	58 167 871	59 791 358
„ „ Achskm	„	2 326 214 200	2 306 159 270
Auf 1 Betriebskm entfallen:			
an Personenkm	Anz.	289 780	291 770
„ Frachttonnenkm	„	471 271	471 321
„ Personengeldeinnahme . .	Kr.	7 764,11	7 830,58
„ Frachteinnahme	„	19 146,06	19 388,35

Digitized by Google

	1900	1901
Durchschnittsertrag:		
für 1 Person . . . . . Kr.	0,882	0,803
„ 1 Frachttonne . . . . . „	5,122	5,101
„ 1 Personenkm . . . . . Heller	2.68	2,68
„ 1 Frachttonnenkm . . . . „	4,06	4,11
Durchschnittliche Fahrt:		
einer Person . . . . . km	32,93	29,93
„ Frachttonne . . . . . „	126,07	124,00
Transporteinnahme:		
für 1 Betriebskm . . . . . Kr.	28 174,64	28 583,73
„ 1 Zugkm . . . . . „	4,049	4,005
„ 1 Achskm . . . . . „	0,1013	0,1038

Die Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1901 für das Gesamtnetz (mit den für fremde Rechnung betriebenen Bahnen) bei 11 353,047 km durchschnittlicher Betriebslänge:

überhaupt	212 709 070 Kr
für 1 km	18 735,86 „
„ 1 Zugkm	3,25 „
„ 100 Wagenachskm	8,89 „
„ 1 000 Rohtonnenkm	14,37 „
Davon entfallen in Prozenten:	
auf allgemeine Verwaltung	6,63 %
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	18,69 „
„ Stations- und Fahrdienst	25,22 „
„ Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	22,10 „
„ Hilfsanstalten für den Betrieb	2,23 „
„ sonstige Betriebsausgaben	10,17 „
„ Anteil des Staatseisenbahnbetriebes an den Kosten der Zentralleitung des Eisenbahnministeriums	7,72 „
„ das Zentralwagendirigierungsamt	0,24 „
zusammen	100,00 %

Digitized by Google

	1900		1901	
	t	%	t	%
Von den beförderten Gütern				
von im ganzen	31 248 715	—	31 840 775	—
kommen:				
auf Braunkohlen	6 970 423	22,3	6 945 816	21,8
„ Steinkohlen	3 151 697	10,1	3 126 194	9,8
„ Bau-, Werk- und Nutzholz . .	3 619 890	11,6	3 468 981	10,9
„ Getreide	1 805 320	5,8	1 917 374	6,0

Die Anzahl der ständigen Beamten betrug Ende

	1900	1901
Beamte	7 253	7 487
Unterbeamte	6 092	6 454
Diener	30 243	32 250
zusammen	43 588	46 191

Von den Ende 1901 beschäftigt gewesenen Beamten entfielen:

auf allgemeine Verwaltung	4 070 Mann,
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	8 993 „
„ Stations- und Fahrdienst	20 584 „
„ Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	11 694 „
„ Material-Depotdienst	374 „
„ Beleuchtungsanstalten	33 „
„ Dampfboot- und Trajektbetrieb	102 „
„ Eisenbahnbau	318 „
„ anderweitige Verwendung	23 „
zusammen wie oben	46 191 Mann.

Die Bezüge des Personals im Jahre 1901 erreichten für das Gesamtnetz des Staatsbahnbetriebes den Betrag von 108 191 956 Kronen.

Über die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen sind folgende Zahlen von Interesse:

Digitized by Google

	Mitglieder		Vermögen (Kronen)	
	1900	1901	1900	1901
a) Altersversicherungsinstitute:				
1. Pensionsinstitut	12 812	12 464	27 358 420	27 356 161
2. Provisionsinstitut	50 615	56 030	22 060 606	24 781 191
b) Krankenkasse	93 948	91 917	1 643 074	1 713 201
c) Unterstützungsfonds:				
1. der Krankenkasse	—	—	1 181 805	1 179 413
2. der Bahnärzte und deren Witwen	—	—	135 310	158 642
3. der Bediensteten und Arbeiter der ehemaligen Böhmischen Westbahn	—	—	270 038	272 796
d) Unfallversicherung	142 867	141 054	—	—

Die Zahl der bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gegen die Folgen von Betriebsunfällen versicherten Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung betrug im Jahre 1900: 142 867, im Jahre 1901: 141 054. Die Bediensteten waren im Jahre 1900 mit 122 240 711 Kronen, im Jahre 1901 mit 126 483 724 Kronen Jahresverdienst versichert. Die Staatsbahnverwaltung hat hierfür 4 278 425 Kronen (1900) und 4 996 107 Kronen (1901) Versicherungsbeiträge geleistet. Die Kosten der Unfallversicherung beliefen sich vom November 1889 bis Ende 1901 auf 19 946 910 Kronen. Die Durchschnittsjahresrente für dauernd erwerbsunfähige Bedienstete betrug im Jahre 1901: 775 Kronen.

Außerdem bestehen: eine Spar- und Vorschußkasse, ein Schulfondsverein, der Kaiser-Jubiläums-Wohltätigkeits-Verein für Töchter von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung, ein Weihnachtsbescherungs- und Ferienkolonienverein, die Kaiser Franz Joseph Jubiläumsstiftung der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg für Ferienkolonien, die Alois von Czedicksche Heiratsausstattungs-Stiftung, die Julius Lott-Stiftung zur Unterstützung hilfsbedürftiger Witwen, eine Bettstiftung im Rudolfinerhause in Wien, eine Bahnhofsschule in Lemberg (fünfklassige Volksschule mit 195 Knaben und 122 Mädchen), ein Spar- und Bauverein zur Linderung der Wohnungsnot, den die Staatseisenbahnverwaltung auf das wirksamste unterstützt, über 60 Badeanstalten, 11 Lebensmittelmagazine mit 25 781 Mitgliedern, 11 Speiseräume für Werkstättenarbeiter und eine Leschalle.

Digitized by Google

An Dienstalterspramien für Arbeiter nach 25jähriger ununterbrochener, zufriedenstellender Dienstzeit wurden im Jahre 1900 171, im Jahre 1901 163 zu je 200 Kronen verteilt. Seit Einführung dieser Prämien (1892) sind insgesamt 1 786 Arbeiter mit zusammen 357 200 Kronen ausgezeichnet worden.

Betriebsunfälle:

Bezeichnung der Unfälle:	1900	1901
Entgleisungen	282	269
Zusammenstöße und Streifungen	121	114
Sonstige Unfälle	517	520
zusammen	920	903
davon:		
auf freier Strecke	272	260
„ Stationen und Haltestellen	648	643

Zahl der getöteten und verletzten Personen:	getötet		verletzt	
	1900	1901	1900	1901
Reisende	7	4	85	112
Bahnbedienstete	35	29	249	280
Fremde	35	43	64	89
zusammen	77	76	398	481
davon durch eigenes Verschulden:				
Reisende	7	4	52	58
Bahnbedienstete	32	28	134	159
Fremde	33	41	56	70
zusammen	72	73	242	287

Von den sonstigen Mitteilungen des Jahresberichts seien noch folgende erwähnt:

a) amtliche Zeitschriften.

Vom Eisenbahnministerium werden herausgegeben:

1. Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahnverwaltung.
2. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt (redigiert im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium).

Digitized by Google

3. Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten.

b) Amtsbibliothek des Eisenbahnministeriums.

Die Amtsbibliothek umfaßte Ende 1901 7 623 Werke mit 24 393 Bänden.

c) Historisches Museum der österreichischen Eisenbahnen.

Die Neuaufstellung und Katalogisierung des Museumsbesitzes ist nach mehrjähriger Arbeit zum Abschluß gebracht, sodaß die Wiedereröffnung des Museums für den allgemeinen Besuch im Monat Juli 1902 erfolgen konnte. Der Katalog des Museums ist im vorigen Jahrgang des Archivs S. 1193 bereits besprochen worden.

d) Österreichisches Eisenbahnarchiv.

Dieses Institut enthält, systematisch geordnet, die Urkunden, Bücher und Aktenbestände der verschiedenen staatlichen Zentralstellen für das Eisenbahnwesen und der Staatseisenbahnbehörden vom Jahre 1824 bis zum Jahre 1884.

e) Beteiligung am Fortbildungskurse für Eisenbahnbeamte.

Um den Weiterbestand der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien zu ermöglichen, hat sich die Staatseisenbahnverwaltung auch im Jahre 1901 an der Bestreitung der Auslagen hierfür nach Maßgabe des Verhältnisses der kilometrischen Länge ihrer Linien mit dem Betrag von 7 853 Kronen beteiligt.

f) Errichtung einer Eisenbahnbaudirektion.

Aus Anlaß und in Durchführung der auf den Bau neuer Eisenbahnlinien bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes vom 6. Juni 1901, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogramms für die Zeit bis Ende des Jahres 1905[1]) wurde mit Erlaß des Eisenbahnministers vom 6. Oktober 1901[2]) zur Besorgung der in der bezeichneten Hinsicht dem Eisenbahnministerium obliegenden Dienstgeschäfte in diesem auf die Dauer der mit obigem Gesetze sichergestellten großen Bahnbauten eine eigene, dem Minister unmittelbar unterstehende Geschäftsabteilung mit der Bezeichnung „k. k. Eisenbahnbaudirektion“ errichtet.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1901 S. 901.
[2]) „ „ „ „ 1902 „ 220.

Digitized by Google

Die ungarischen Staatsbahnen

im Jahre 1901.[1])

von Oberingenieur **Rudolf Nagel.**

Die im Betrieb der ungarischen Staatsbahnen befindlichen Eisenbahnen hatten am Ende des Jahres 1900 eine Betriebslänge von 14 457,966 km; im Jahre 1901 wuchs das Bahnnetz auf 14 675,401 km, d. h. um 217,435 km = 1,50 %.

Von dieser Gesamtlänge entfielen:	1900	1901
auf die eigenen Hauptlinien . . . km	7 693,315	7 707,845
„ „ fremden u. Anschlußbahnen „	178,288	174,485
„ „ eigenen und auf Rechnung des Staates verwalteten Lokalbahnen . . . . . „	148,726	148,726
„ „ auf Grund des Normalvertrages[2]) verwalteten Lokalbahnen . . . . . „	6 306,952	6 515,957
schließlich auf die auf Rechnung der Eigentumsgesellschaften verwalteten Lokalbahnen . . . . . „	130,685	128,388
zusammen km	14 457,966	14 675,401

[1]) Die Angaben sind dem Berichte des Ministerpräsidenten über die Tätigkeit des Gesamtministeriums im Jahre 1901 entnommen. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 399 ff.)

[2]) Nach dem Normalvertrag werden die Transporteinnahmen — die Abfertigungsgebühren mit inbegriffen —, die bei den Lokalbahnen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Hunden, sowie für die Gestellung von Zivil- und Militärsonderzügen einfließen und nach Ausscheidung der Stempelgebühren sowie der Frachtsteuer zur Verbuchung gelangen, zu gleichen Teilen zwischen der Lokalbahn und den königlich ungarischen Staatsbahnen verteilt. Für alle anderen Transporte (Eilgut und Frachtgüter) berechnen die ungarischen Staatsbahnen Regieeinheitssätze.

Digitized by Google

Hiervon entfielen im Jahre 1901:

auf Linien I. Ranges	6 619,236 km
„ „ II. „	447,229 „
„ „ III. „	815,865 „
„ Lokalbahnen	6 664,683 „
„ die Linien der Szatmár—Nagybányaer Eisenbahn und der Fünfkirchen—Barcser Eisenbahn zusammen	128,388 „
insgesamt	14 675,401 km.

Über den Bestand an Fahrbetriebsmitteln gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß:

es waren vorhanden:	am Ende des Jahres 1900	1901
Lokomotiven . . . . . Stck.	2 417	2 487
für das Betriebskilometer . . „	0,17	0,18
Personenwagen . . . . . „	4 615	4 761
für das Betriebskilometer . . „	0,33	0,34
Lastwagen . . . . . „	52 621	55 012
für das Betriebskilometer . . „	3,78	3,95

Von den im Betrieb der ungarischen Staatsbahnen stehenden Privatbahnen haben nur die Fünfkirchen—Barcser, die Szatmár—Nagybányaer, die Gyulafehérevár—Zalathnaer Eisenbahn und die Torontaler Lokalbahnen eigene Fahrbetriebsmittel; auf diesen Umstand wurde bei der Berechnung der Verhältniszahlen Rücksicht genommen. —

Der Personenverkehr hat sich folgendermaßen gestaltet:

	1900	1901
die Anzahl der beförderten Personen betrug:		
im ganzen	35 206 000	35 617 000
auf 1 Betriebskm	4 451	4 489
die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr betrug . . . . km	7 910,5	7 934,6

Digitized by Google

Von den beförderten Personen benutzten	1900	%	1901	%
die I. Wagenklasse	513 000	1,46	519 000	1,46
„ II. „	6 500 000	18,46	6 424 000	18,04
„ III. „	27 044 000	76,82	27 235 000	76,46
Militärpersonen	1 149 000	3,26	1 439 000	4,04

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug:

	1900	1901
überhaupt	1 628 117 000	1 698 262 000
auf 1 Betriebskilometer	205 817	214 032

Von den durchlaufenen Personenkilometern entfallen:

	1900	1901
auf die I. Wagenklasse . . . Tausend	55 900	58 161
„ „ II. „ „	429 210	432 676
„ „ III. „ „	1 002 667	1 027 758
„ Militärtransporte „	140 340	179 667
Die Länge des von einem Reisenden zurückgelegten Weges betrug in Kilometern:		
bei den		
in der I. Wagenklasse Reisenden	108,97	112,06
„ „ II. „ „	66,03	67,35
„ „ III. „ „	37,08	37,74
Militärpersonen	122,14	124,86
bei sämtlichen Reisenden	46,25	47,68

Die Gestaltung des Frachtenverkehrs ist aus nachstehenden Angaben zu entnehmen:

	1900	1901
die beförderte Frachtenmenge betrug		
überhaupt t	24 411 000	24 548 000
auf je ein Betriebskilometer „	3 053	3 061
die durchschnittliche Betriebslänge		
für den Frachtenverkehr betrug km	7 996,3	8 019,6

Digitized by Google

Von der beförderten Frachtmenge entfällt:

	1900		1901	
	t	%	t	%
auf den Gepäckverkehr	62 000	0,25	57 000	0,23
„ „ Eilgüterverkehr	219 000	0,90	244 000	0,99
„ „ Frachtgüterverkehr	19 408 000	79,51	18 214 000	74,20
„ „ Manipulationsgüterverkehr . .	4 722 000	19,34	6 033 000	24,58

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug:

	1900	1901
überhaupt	4 242 976 000	4 315 914 000
auf je ein Betriebskilometer	536 870	538 171
Von den durchlaufenen Tonnenkilometern entfallen auf den:		
Gepäckverkehr . . . . Tausend tkm	8 521	7 495
Eilgutverkehr . . . . . „ „	32 130	35 792
Frachtgüterverkehr . . . „ „	3 502 121	3 453 156
Dienstgüterverkehr . . . „ „	700 204	819 471
Der von je einer Tonne durchlaufene Weg betrug:		
bei dem Gepäckverkehr . . . . km	137,4	131,5
„ „ Eilgüterverkehr . . . „	146,8	146,7
„ „ Frachtgüterverkehr . . „	180,4	189,6
„ „ Dienstgüterverkehr . . „	148,3	135,8
„ sämtlichen Gütern . . . . „	173,8	175,8

Das nominelle Anlagekapital der ungarischen Staatsbahnen hat am Ende des Jahres 1901 betragen: 2 217 960 466 Kronen, sonach für das Bahnkilometer 288 891 Kronen. Das wirklich verwendete Kapital hat sich folgendermaßen gestaltet:

Digitized by Google

es betrugen die Baukosten	1 422 476 720[1])	Kr.
die Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel	428 075 981[2])	„
sonach die wirklichen Anlagekosten	1 850 552 701	Kr.
der Kursverlust betrug	367 407 765	„ .

Über die Einnahmen, Ausgaben, Betriebsüberschüsse und Rentabilität erteilen nachstehende Angaben Aufklärung:

		1900	1901
die Betriebseinnahmen aus dem Personen- und Frachtenverkehr beziffern sich auf	Kr.	198 032 000	196 701 000
die Betriebseinnahmen aus sonstigen Einnahmequellen ergaben . . .	„	5 671 000	5 743 000
sonach zusammen	„	203 703 000	202 444 000
es entfällt auf 1 Betriebskm .	„	25 439	24 493
die Betriebsausgaben betrugen .	„	112 339 000	116 637 000
und im Verhältnis der Betriebseinnahmen	%	55,15	57,61
die nicht den Charakter von reinen Betriebsausgaben besitzenden Ausgaben betrugen	Kr.	7 399 000	8 590 000
der Betriebsüberschuß betrug sonach	„	91 364 000	85 807 060
hiervon entfällt auf 1 Betriebskm	„	11 550	10 684

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr verteilen sich in folgender Weise:

		1900	1901
aus dem eigentlichen Personentransport ergab sich eine Einnahme von .	Kr.	46 174 000	47 032 000
sonach für je ein Betriebskm .	„	5 837	6 003
für je einen Reisenden . . .	„	1,31	1,32
„ „ ein Personenkm . . .	Heller	2,84	2,77

[1]) In diesem Betrag sind die auf die Linie Csacza—Zwardon — im Betrieb der Kaschau-Oderberger Bahn — entfallenden Baukosten in der Höhe von 4715231 Kronen mit begriffen.

[2]) In dieser Summe ist der Wert der an die ungarische See- und Flußschiffahrts-Aktiengesellschaft vermieteten Schiffsbetriebsmittel im Betrag von 2603447 Kronen mit enthalten.

Digitized by Google

		1900	1901
die Nebeneinnahmen ergaben:			
für Gepäck, Wagen, Pferde usw.	Kr.	1 589 000	1 483 000
hiervon entfällt:			
auf je eine Tonne	„	25,7	26,0
„ „ ein Tonnenkilometer . .	Heller	18,7	19,8
die Gesamteinnahmen betrugen . .	Kr.	47 763 000	48 515 000
und für je ein Betriebskilometer	„	6 038	6 192
die Einnahmen aus dem Güterverkehr setzen sich aus folgenden Einzelheiten zusammen:			
aus dem Eilgüterverkehr . . .	„	5 878 000	6 540 000
„ „ Frachtgüterverkehr . .	„	144 391 000	141 645 000
zusammen	„	150 269 000	148 185 000
auf je ein Betriebskilometer entfällt von der Einnahme:			
aus dem Eilgüterverkehr . . .	Kr.	735	815
„ „ Frachtgüterverkehr . .	„	18 057	17 663
zusammen	„	18 792	18 478
für je eine Tonne ergibt sich von der Einnahme:			
aus dem Eilgüterverkehr . . .	„	26,89	26,80
„ „ Frachtgüterverkehr . .	„	7,48	7,80
zusammen	„	6,17	6,05
für je ein Tonnenkilometer entfällt von der Einnahme:			
aus dem Eilgüterverkehr . . .	Heller	18,29	18,27
„ „ Frachtgüterverkehr . .	„	4,16	4,12
zusammen	„	3,55	3,44

Digitized by Google

Von den Betriebsausgaben entfielen	1900		1901	
	Kronen	%	Kronen	%
auf die allgemeine Verwaltung . . .	4 898 000	4,36	5 038 000	4,32
„ den Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst	27 385 000	24,38	28 233 000	24,21
„ „ Verkehrs- und kommerziellen Dienst	41 767 000	37,18	43 575 000	37,36
„ „ Zugförderungs- und Werkstättendienst	35 522 000	31,62	36 895 000	31,63
„ „ Material- und Inventardienst .	2 767 000	2,46	2 896 000	2,48
zusammen	112 339 000	100,00	116 687 000	100,00

Es betragen sonach die Betriebsausgaben für ein Betriebskilometer:		1900	1901
bei der allgemeinen Verwaltung .	Kr.	612	627
„ dem Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst	„	3 420	3 515
„ „ Verkehrsdienst	„	5 216	5 426
„ „ Zugförderungs- und Werkstättendienst	„	4 436	4 594
„ „ Material- und Inventardienst	„	346	361
zusammen	„	14 030	14 523
Die Betriebsausgaben für ein Nutzkilometer gestalteten sich folgendermaßen:			
von den allgemeinen Verwaltungsausgaben	„	0,10	0,10
„ „ Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsausgaben . .	„	0,54	0,54
„ „ Verkehrsdienstausgaben .	„	0,82	0,83
„ „ Zugförderungs- u. Werkstättenausgaben	„	0,69	0,71
„ „ Material- und Inventarausgaben	„	0,05	0,06
zusammen	„	2,20	2,24

Digitized by Google

Die Unfallstatistik weist folgende Angaben auf:

	1900	1901
von den Reisenden wurden infolge von Eisenbahnunfällen:		
getötet	11	11
verletzt	20	55
zusammen	31	66
Es entfällt sonach:		
ein Todesfall auf Reisende	4 548 182	4 701 455
eine Verletzung „ „	2 501 500	940 290
ferner entfällt:		
ein Todesfall auf Personenkm	177 997 636	187 015 909
eine Verletzung „ „	97 898 700	37 403 182
Von einer Million Reisenden wurden infolge von Unfällen		
getötet Reisende	0,22	0,21
verletzt „	0,40	1,06
Von den Eisenbahnbediensteten und fremden (nicht reisenden) Personen wurden infolge von Unfällen:		
getötet und zwar Eisenbahnbedienstete	80	76
verletzt „ „ „	93	110
zusammen	173	186
Es entfällt:		
ein Todesfall auf Zugkm	804 517	849 132
eine Verletzung „ „	692 058	586 672
ferner ein Todesfall auf Bedienstete	942	1 006
eine Verletzung „ „	811	695
Fremde Personen wurden:		
getötet	94	74
verletzt	60	64
zusammen	154	138
Ein Todesfall entfällt auf Zugkm	684 696	872 081
eine Verletzung „ „ „	1 072 690	1 008 343

Digitized by Google

Zur Bewältigung des Dienstes auf den ungarischen Staatsbahnen und auf den in ihrem Betrieb befindlichen Privatbahnen war folgende Anzahl von Personen in Verwendung:

Dienstzweig	Beamte	Unterbeamte	Frauen	Diener	Arbeiter	zusammen
	Anzahl					
Allgemeine Verwaltung	707	143	55	198	109	1 212
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	939	1 181	3	7 012	19 122	28 257
Verkehrsdienst . . .	3 998	6 954	348	11 756	6 271	29 327
Zugförderungs- und Werkstättendienst .	705	2 528	—	3 543	9 489	16 265
Material- und Inventardienst	259	227	—	106	800	1 392
zusammen . . .	6 608	11 033	406	22 615	35 791	76 453

Dienstzweig	Beamte	Unterbeamte	Frauen	Diener	Arbeiter	zusammen	Auf ein Bahnkm entfallen Bedienstete	Auf 100 Kronen Roheinnahme entfallen Bedienstete
	in Prozenten							
Allgemeine Verwaltung	58,33	11,80	4,54	16,34	8,99	100,00	0,08	0,00
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	3,32	4,18	0,01	24,82	67,67	100,00	1,98	0,01
Verkehrsdienst . . .	13,63	23,71	1,19	40,09	21,38	100,00	2,05	0,01
Zugförderungs- und Werkstättendienst .	4,34	15,54	—	21,78	58,34	100,00	1,14	0,01
Material- und Inventardienst	18,61	16,31	—	7,61	57,47	100,00	0,10	0,00
zusammen . . .	8,64	14,43	0,53	29,58	46,82	100,00	5,35	0,03

Digitized by Google

Die Personalkosten sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Dienstzweig	Beamte	Unterbeamte	Frauen	Diener	Arbeiter	zusammen
	Kronen					
Allgemeine Verwaltung	2 019 607	229 373	49 741	237 846	84 041	2 620 608
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	2 896 315	1 770 923	2 785	4 525 254	9 151 400	18 346 677
Verkehrsdienst . . .	10 447 079	10 306 718	275 499	11 677 856	3 875 103	36 582 255
Zugförderungs- und Werkstättendienst .	2 070 460	5 520 560	—	4 945 417	11 135 856	23 672 293
Material- und Inventardienst	729 086	329 984	—	105 626	549 623	1 714 319
zusammen . . .	18 162 547	18 157 558	328 025	21 491 999	24 796 023	82 936 152

Dienstzweig	Beamte	Unterbeamte	Frauen	Diener	Arbeiter	zusammen	Auf ein Bahnkm entfallen Personenkosten Kronen	Auf 100 Kronen Roheinnahme entfallen Personenkosten Kronen
	in Prozenten							
Allgemeine Verwaltung	77,07	8,75	1,90	9,07	3,21	100,00	183	1,47
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	15,79	9,65	0,02	24,66	49,88	100,00	1 283	7,80
Verkehrsdienst . . .	28,56	28,17	0,75	31,93	10,59	100,00	2 559	15,71
Zugförderungs- und Werkstättendienst .	8,75	23,32	—	20,89	47,04	100,00	1 656	10,07
Material- und Inventardienst	42,53	19,25	—	6,16	32,06	100,00	120	0,73
zusammen . . .	21,90	21,89	0,40	25,91	29,90	100,00	5 801	35,60

Nachfolgende Zusammenstellungen enthalten die Angaben über den Personenverkehr bei den ungarischen Staatsbahnen nach Zonen:

Digitized by Google

Zahl der beförderten Personen (Zivilreisende):

Zone	in den Jahren 1888[1]	1891	1900	1901	1888	1891	1900	1901
	zusammen				in Prozenten			
1. Nachbarverkehr	2 001 400	8 210 141	5 583 461	5 795 556	32,39	31,85	16,39	16,70
2. „		7 693 619	4 848 120	4 926 494		29,84	14,24	14,19
3. „		—	5 278 302	5 338 157		—	15,50	15,38
I. Fernverkehr . .		2 166 327	8 048 531	8 133 919		8,40	23,63	23,44
II. „ . .	1 251 900	1 909 746	3 109 565	3 143 125	20,26	7,41	9,13	9,06
III. „ . .	857 800	1 303 095	1 441 809	1 460 707	13,88	5,05	4,23	4,21
IV. „ . .	455 500	870 563	1 062 727	1 064 544	7,37	3,38	3,12	3,07
V. „ . .	323 900	604 566	707 675	725 705	5,24	2,34	2,08	2,09
VI. „ . .	247 100	445 687	517 030	530 521	4,00	1,73	1,52	1,53
VII. „ . .	179 100	304 413	305 408	310 433	2,90	1,18	0,90	0,89
VIII. „ . .	161 100	330 257	367 936	362 614	2,61	1,28	1,08	1,05
IX. „ . .	121 900	192 606	177 512	184 163	1,97	0,75	0,52	0,53
X. „ . .	109 600	166 860	154 570	150 012	1,77	0,65	0,45	0,43
XI. „ . .	94 200	156 515	171 298	173 146	1,52	0,61	0,50	0,50
XII. „ . .	91 200	203 973	270 217	264 268	1,48	0,79	0,80	0,76
XIII. „ . .	120 800	327 850	596 541	638 336	1,96	1,27	1,75	1,84
XIV. „ . .	163 600	895 196	1 416 071	1 501 773	2,65	3,47	4,16	4,33
zusammen	6 179 100	25 781 414	34 056 773	34 703 473	100,00	100,00	100,00	100,00

[1]) Die Angaben vom Jahre 1888 zeigen die Ergebnisse vor Einführung des Zonentarifs, die Angaben der Jahre 1891, 1900 und 1901 aber die Ergebnisse nach Einführung des Zonentarifes. Zu bemerken ist ferner, daß unter den Angaben dieser Tabelle auch die Angaben über den Personenverkehr der in Betrieb genommenen fremden Anschlußbahnen und der auf eigene Rechnung verwalteten Lokalbahnen aufgenommen wurden, mit Ausnahme der Daten der Csáktornya-Zágráber (Agramer) Lokalbahn, die nur in den Angaben für die Jahre 1900 und 1901 enthalten sind.

Digitized by Google

Einnahmen aus der Personenbeförderung in 1000 Kronen (einschließlich der Transportsteuer):

Zone	in den Jahren zusammen				in Prozenten			
	1888	1891	1900	1901	1888	1891	1900	1901
1. Nachbarverkehr	1 430	1 770	1 199	1 232	7,37	4,77	2,25	2,28
2. „		2 582	1 539	1 557		6,96	2,88	2,88
3. „		—	2 262	2 273		—	4,24	4,21
I. Fernverkehr . .		1 386	4 682	4 704		3,73	8,77	8,70
II. „ . .	2 104	2 326	3 701	3 716	10,84	6,27	6,94	6,87
III. „ . .	2 098	2 346	2 618	2 632	10,81	6,32	4,91	4,87
IV. „ . .	1 436	2 138	2 627	2 614	7,40	5,76	4,92	4,83
V. „ . .	1 360	1 908	2 214	2 236	7,00	5,14	4,15	4,14
VI. „ . .	1 202	1 656	1 980	2 011	6,19	4,46	3,71	3,72
VII. „ . .	978	1 328	1 367	1 375	5,04	3,58	2,56	2,54
VIII. „ . .	1 054	1 718	1 918	1 881	5,43	4,63	3,59	3,48
IX. „ . .	832	1 116	1 042	1 046	4,29	3,01	1,95	1,93
X. „ . .	860	1 068	971	941	4,43	2,88	1,82	1,74
XI. „ . .	884	1 122	1 331	1 240	4,55	3,02	2,50	2,29
XII. „ . .	1 032	1 612	2 219	2 122	5,32	4,34	4,16	3,93
XIII. „ . .	1 504	3 212	6 317	6 575	7,75	8,66	11,84	12,16
XIV. „ . .	2 636	9 824	15 379	15 915	13,58	26,47	28,81	29,43
zusammen	19 410	37 112	53 366	54 070	100,00	100,00	100,00	100,00

Digitized by Google

Es entfallen sonach auf 1 km Bahnlänge:

Zone	Beförderte Personen				Zunahme 1901 gegen			Einnahmen				Zunahme 1901 gegen		
	1888	1891	1900	1901	1888	1891	1900	1888	1891	1900	1901	1888	1891	1900
	Anzahl				in Prozenten			Kronen				in Prozenten		
1. Nachbarverkehr	469	1 112	697	722	542,43	23,18	3,59	336	238	150	153	261,90	56,70	2,00
2. „		1 041	606	613			1,16		350	192	194			1,04
3. „		—	659	665			0,91		—	282	283			0,35
I. Fernverkehr . .		293	1 005	1 013			0,80		188	585	586			0,17
II. „ . .	293	258	388	391	33,44	51,55	0,77	492	314	462	463	— 5,89	47,45	0,22
III. „ . .	201	177	180	182	— 9,45	2,82	1,11	492	318	327	328	—33,33	3,14	0,31
IV. „ . .	107	118	133	132	23,36	11,86	— 0,75	336	290	328	326	— 2,98	12,41	— 0,61
V. „ . .	76	82	88	90	18,42	9,76	2,27	318	258	277	279	—12,26	8,14	0,72
VI. „ . .	58	60	65	66	13,79	10,00	1,54	282	224	247	250	—11,35	11,61	1,21
VII. „ . .	42	41	38	39	— 7,14	— 4,88	2,63	230	178	171	171	—25,65	— 3,93	0,00
VIII. „ . .	38	45	46	45	18,42	0,00	— 2,17	246	232	240	234	— 4,88	0,86	— 2,50
IX. „ . .	28	26	22	23	—17,86	—11,54	4,55	194	152	130	130	—32,99	—14,47	0,00
X. „ . .	26	23	19	19	—26,92	—17,39	0,00	202	144	121	117	—42,08	—18,75	— 3,31
XI. „ . .	22	21	21	22	0,00	4,76	4,76	208	152	166	154	—25,96	1,32	— 7,23
XII. „ . .	21	28	34	33	57,14	17,86	— 2,94	242	218	277	264	9,09	21,10	— 4,69
XIII. „ . .	28	44	75	79	182,14	79,55	5,33	352	436	780	819	132,67	87,84	3,80
XIV. „ . .	38	121	177	187	392,11	54,55	5,65	618	1 332	1 921	1 982	220,71	48,80	3,18
zusammen . .	1 447	3 490	4 253	4 321	198,62	23,81	1,60	4 548	5 024	6 665	6 733	48,04	34,02	1,02
Bahnlänge km	4 268	7 390	8 007	8 031										

Digitized by Google

Im Jahre 1901 wurden befördert:

Zone	mit Schnellzügen				mit Personen- und gemischten Zügen				überhaupt
	I.	II.	III.	zusammen	I.	II.	III.	zusammen	
	Wagenklasse				Wagenklasse				
1. Nachbarverkehr	—	—	—	—	29 160	691 759	5 074 637	5 795 556	5 795 556
2. „	—	—	—	—	22 115	543 936	4 360 443	4 926 494	4 926 494
3. „	—	—	—	—	33 537	649 468	4 655 152	5 338 157	5 338 157
I. Fernverkehr . .	25 617	496 421	21 561	543 599	78 326	1 108 046	6 403 948	7 590 320	8 133 919
II. „ . .	13 373	169 364	2 298	185 035	41 612	565 547	2 350 931	2 958 090	3 143 125
III. „ . .	5 701	93 574	2 661	101 936	22 570	279 622	1 056 579	1 358 771	1 460 707
IV. „ . .	9 950	97 863	4 320	112 133	12 916	191 388	748 107	952 411	1 064 544
V. „ . .	7 377	66 492	2 038	75 907	10 040	132 098	507 660	649 798	725 705
VI. „ . .	6 737	58 148	425	65 310	6 852	105 798	352 561	465 211	530 521
VII. „ . .	3 643	30 053	—	33 696	4 506	69 248	202 983	276 737	310 433
VIII. „ . .	7 341	53 272	—	60 613	4 781	60 502	236 718	302 001	362 614
IX. „ . .	3 282	18 770	—	22 052	2 849	34 683	124 579	162 111	184 163
X. „ . .	2 322	16 014	—	18 336	1 397	28 652	101 627	131 676	150 012
XI. „ . .	3 459	23 277	—	26 736	3 066	33 062	110 282	146 410	173 146
XII. „ . .	6 490	42 946	—	49 436	5 587	53 808	155 437	214 832	264 268
XIII. „ . .	41 432	152 035	—	193 467	17 894	119 052	307 923	444 869	638 336
XIV. „ . .	56 151	248 107	—	304 258	33 883	268 544	895 088	1 197 515	1 501 773
zusammen . .	192 876	1 566 336	33 303	1 792 514	331 091	4 935 213	27 644 655	32 910 959	34 703 473

Digitized by Google

Die Einnahmen im Jahre 1901 betrugen in Kronen (einschließlich der Transportsteuer):

Zone	bei den Schnellzügen in				mit Personen- und gemischten Zügen in				überhaupt
	I.	II.	III.	zusammen	I.	II.	III.	zusammen	
	Wagenklasse				Wagenklasse				
1. Nachbarverkehr	—	—	—	—	17 376	205 728	1 008 927	1 232 031	1 232 031
2. „	—	—	—	—	17 532	237 132	1 302 133	1 556 797	1 556 797
3. „	—	—	—	—	33 237	386 081	1 854 061	2 273 379	2 273 379
I. Fernverkehr . .	38 126	492 421	12 936	543 483	93 151	880 037	3 186 974	4 160 162	4 703 645
II. „ . .	39 819	336 728	2 758	379 305	98 909	896 875	2 340 931	3 336 715	3 716 020
III. „ . .	25 384	278 022	4 790	308 196	80 532	666 293	1 577 369	2 324 194	2 632 390
IV. „ . .	59 100	387 452	10 368	456 920	61 517	609 241	1 486 214	2 156 972	2 613 892
V. „ . .	54 803	329 460	6 114	390 377	59 640	524 392	1 261 650	1 845 682	2 236 059
VI. „ . .	60 093	345 888	1 530	407 511	48 614	503 030	1 051 683	1 603 327	2 010 838
VII. „ . .	37 936	208 271	–	246 207	37 430	384 429	706 941	1 128 800	1 375 007
VIII. „ . .	87 252	422 176	—	509 428	45 514	383 372	942 872	1 371 758	1 881 186
IX. „ . .	43 902	168 030	–	211 932	30 445	247 558	556 105	834 108	1 046 040
X. „ . .	34 530	159 140	—	193 670	16 524	227 616	503 135	747 275	940 945
XI. „ . .	56 578	253 847	—	310 425	40 075	288 306	601 051	929 432	1 239 857
XII. „ . .	113 220	503 352	—	616 572	77 561	506 957	920 622	1 505 140	2 121 712
XIII. „ . .	846 972	2 072 490	—	2 919 462	281 783	1 253 361	2 120 461	3 655 605	6 575 067
XIV. „ . .	1 299 624	3 889 712	—	5 189 336	586 908	3 138 528	7 000 704	10 726 140	15 915 476
zusammen . . .	2 797 339	9 846 989	38 496	12 682 824	1 626 748	11 338 936	28 421 833	41 387 517	54 070 341

Digitized by Google

In Prozenten entfielen von der Gesamtzahl der beförderten Personen und der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr:

Zone	Von den beförderten Personen entfielen								Von den Gesamteinnahmen entfielen							
	auf Schnellzüge				auf Personen- und gemischte Züge				auf Schnellzüge				auf Personen- und gemischte Züge			
	I.	II.	III.	überhaupt	I.	II.	III.	überhaupt	I.	II.	III.	überhaupt	I.	II.	III.	überhaupt
	Wagenklasse				Wagenklasse				Wagenklasse				Wagenklasse			
	in Prozenten								in Prozenten							
1. Nachbarverkehr	—	—	—	—	0,50	11,94	87,56	100,00	—	—	—	—	1,41	16,70	81,89	100,00
2. „	—	—	—	—	0,45	11,04	88,51	100,00	—	—	—	—	1,13	15,23	83,64	100,00
3. „	—	—	—	—	0,63	12,17	87,20	100,00	—	—	—	—	1,46	16,98	81,56	100,00
I. Fernverkehr . .	4,71	91,32	3,97	6,68	1,03	14,60	84,37	93,32	7,02	90,60	2,38	11,55	2,24	21,15	76,61	88,45
II. „ . .	7,23	91,53	1,24	5,89	1,41	19,12	79,47	94,11	10,50	88,77	0,73	10,21	2,96	26,88	70,16	89,79
III. „ . .	5,59	91,80	2,61	6,98	1,66	20,58	77,76	93,02	8,24	90,21	1,55	11,71	3,46	28,67	67,87	88,29
IV. „ . .	8,87	87,27	3,86	10,53	1,36	20,09	78,55	89,47	12,93	84,80	2,27	17,48	2,85	28,25	68,90	82,52
V. „ . .	9,72	87,60	2,68	10,46	1,54	20,33	78,13	89,54	14,04	84,40	1,56	17,46	3,23	28,41	68,36	82,54
VI. „ . .	10,32	89,03	0,65	12,31	1,47	22,74	75,79	87,69	14,75	84,88	0,37	20,27	3,03	31,37	65,60	79,73
VII. „ . .	10,31	89,19	—	10,85	1,63	25,02	73,35	89,15	15,41	84,59	—	17,91	3,32	34,06	62,62	82,09
VIII. „ . .	12,11	87,89	—	16,72	1,58	20,03	78,39	83,28	17,13	82,87	—	27,08	3,32	27,95	68,73	72,92
IX. „ . .	14,88	85,12	—	11,97	1,76	21,39	76,85	88,03	20,72	79,28	—	20,26	3,65	29,68	66,67	79,74
X. „ . .	12,66	87,34	—	12,22	1,06	21,76	77,18	87,78	17,83	82,17	—	20,58	2,21	30,46	67,33	79,42
XI. „ . .	12,94	87,06	—	15,44	2,09	22,58	75,33	84,56	18,23	81,77	—	25,04	4,31	31,02	64,67	74,96
XII. „ . .	13,13	86,87	—	18,71	2,60	25,05	72,35	81,29	18,36	81,64	—	29,06	5,15	33,68	61,17	70,94
XIII. „ . .	21,42	78,58	—	30,31	4,02	26,76	69,22	69,69	29,01	70,99	—	44,40	7,71	34,29	58,00	55,60
XIV. „ . .	18,46	81,54	—	20,26	2,83	22,42	74,75	79,74	25,04	74,96	—	32,61	5,47	29,26	65,27	67,39
zusammen . .	10,76	87,58	1,86	5,17	1,01	14,99	84,00	94,83	22,06	77,64	0,30	23,46	3,93	27,40	68,67	76,54

Digitized by Google

Die Eisenbahnen in Schweden

im Jahre 1900/1901.[1])

Das Eisenbahnnetz Schwedens umfaßte nach der amtlichen schwedischen Statistik[2]) am Ende des Jahres 1901 = 11 573 km, wovon

3 849 km auf Staatsbahnen und
7 724 „ „ Privatbahnen[3]) entfallen.

Abgesehen von 7 Privatbahnstrecken von zusammen 211 km Länge — wovon 22 km vollspurig und 189 km schmalspurig sind —, die weder unter sich noch mit anderen Linien in Verbindung stehen, bilden die schwedischen Staats- und Privatbahnen ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz von 11 362 km Gesamtlänge; davon haben 8 880 km volle Spur.

Der Zuwachs beträgt bei den Privatbahnen 271 km, von denen 221 km vollspurig und 50 km schmalspurig sind.

Es kommen auf 100 qkm Fläche 2,62 und auf 10 000 Einwohner 22,58 km Bahnlinie.

Hauptbetriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen

(für die Jahre 1900 und 1901).

	1900	1901
Betriebslänge am Jahresschluß . . km	3 849	3 849
„ im Jahresdurchschnitt „	3 729	3 838

[1]) Vgl. Archiv 1902 S. 608 ff. Die Eisenbahnen in Schweden im Jahre 1899/1900.

[2]) Bidrag till Sveriges officiela Statistik. L, Statens Jernvägstrafik 40a Kongl. Jernvägs-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1901. Stockholm 1902 und L, Statens Jernvägstrafik 39 b. Allmän Svensk Jernvägstrafik för år 1900 jemte några uppgifter om jernvägstrafiken år 1901 utgifven af kongl. Jernvägs-Styrelsen. Stockholm 1902.

[3]) Hiervon haben 5 053 km volle und 2 671 km schmale Spur, wogegen die Staatsbahnen durchw. g vollspurig sind.

Digitized by Google

		1900	1901 [1]
Verwendetes Anlagekapital:			
überhaupt	Kr.	358 408 659 [2]	371 933 007 [2]
für 1 km	„	93 117	96 631
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	580	633
Personenwagen [3]	„	989	1 012
Gepäckwagen	„	226	230
Güterwagen [4]	„	14 172	14 878
Postwagen [5]	„	73	78
Personenwagenplätze	„	34 740	34 040
Ladefähigkeit der Güterwagen	t	167 085	179 007
Geleistet wurden:			
Zugkm	Anz.	16 899 376	17 563 851
darunter von Personenzügen	„	10 246 527	10 751 681
Wagenachskm [6]	„	630 122 606	653 077 912
darunter von eigenen Wagen	„	563 044 208	585 457 054
Verkehr:			
Beförderte Reisende	Anz.	10 948 822	11 436 188 [7]
geleistete Personenkm	„	454 430 823	476 629 191
beförderte Güter [8]	t	6 787 915	6 789 373
darunter Frachtgüter	„	6 685 259	6 687 073
Geleistete Tonnenkm:			
von Eil- u. Frachtgut, Vieh usw.	tkm	890 963 700	885 142 400
überhaupt (Reinlast)	„	928 592 700	924 640 600
„ (Rohlast)	„	4 299 552 700	4 404 097 600

[1] Etwaige Abweichungen gegen das Vorjahr beruhen auf neueren Mitteilungen.

[2] Das durch den Betriebsüberschuß zu verzinsende mittlere Kapital beträgt am Ende des Jahres 1900 = 365 175 742 Kronen und am Ende des Jahres 1901 = 376 477 889 Kronen.

[3] Mit vereinigten Personen- und Gepäck- und Personen- und Postwagen.

[4] Mit 23 Spezialwagen.

[5] Mit vereinigten Post- und Gepäckwagen.

[6] Von eigenen Wagen auf eigenen und fremden Strecken.

[7] Davon 9 190 141 zu ermäßigten Fahrpreisen (Zeit-, Familien- usw. Karten).

[8] Eilgut, Frachtgut, Vieh usw. — die Einnahmen brachten.

Digitized by Google

		1900	1901
Durchschn. Fahrt einer Lokomotive	km	43 664	41 136
„ „ „ Person . .	„	42	42
„ „ „ Gütertonne.	„	118	120
Auf 1 Bahnkm kommen:			
Zugkm	Anz.	4 532	4 576
Personenkm	„	121 864	124 187
Tonnenkm:			
von Eil- und Frachtgut . . .	„	212 802	210 054
in Reinlast	„	225 852	222 893
„ Rohlast	„	1 153 004	1 147 498
Zahl der Wagenachsen eines Zuges	„	37,3	37,3
Ausnutzung der Personenwagenplätze	%	24,36	25,96
„ „ Ladefähigkeit der Güterwagen	„	33,8	32,2
Einnahmen:			
a) aus Personenverkehr[1]) . . .	Kr.	16 222 143	16 782 004
davon Personengeld	„	14 726 620	15 073 522
b) aus Güterverkehr	„	27 896 090	27 809 636
davon			
Eil- und Frachtgut (ohne Vieh)	„	27 034 589	27 033 093
c) sonstige Einnahmen	„	507 769	619 245
überhaupt	„	44 626 002	45 210 885
Einnahme für 1 Bahnkm:			
im Personenverkehr	„	4 350,26	4 360,09
„ Güterverkehr	„	7 480,85	7 225,16
aus sonstigen Quellen	„	100,98	123,12
überhaupt	„	11 932,09	11 746,14
Die Einnahme betrug:			
für 1 Zugkm	„	2,64	2,54
davon			
im Personenverkehr	„	0,96	0,95
„ Güterverkehr	„	1,65	1,58
an sonstigen Einnahmen . . .	„	0,03	0,03

[1]) Mit Gepäck- und Postverkehr.

Digitized by Google

		1900	1901
für 1 Wagenachskm	Öre	7,08	6,90
„ 1 Personenkm	„	3,236	3,159
„ 1 Tonnenkm (Eil- u. Frachtgut)	„	3,41	3,35
„ 1 Rohtonnenkm	„	1,04	1,02
Von der Roheinnahme entfallen:			
auf Personenverkehr[1])	„	36,35	37,12
„ Güterverkehr	„	62,51	61,51
„ sonstige Einnahmen	„	1,14	1,37
Ausgaben:			
überhaupt	Kr.	33 974 804	36 408 596
in Prozenten der Einnahme	%	76,13	80,53
für 1 Bahnkm	Kr.	9 084,17	9 459,24
„ 1 Zugkm	„	2,01	2,06
„ 1 Wagenachskm	Öre	5,1	5,5
„ 1 Rohtonnenkm	„	0,79	0,82
Überschuß:			
überhaupt	Kr.	10 651 198	8 802 289
in Prozenten des Anlagekapitals	%	3,06	2,37
für 1 Bahnkm	Kr.	2 847,92	2 286,90
„ 1 Zugkm	„	0,63	0,50
„ 1 Wagenachskm	Öre	1,68	1,34
Von der Ausgabe kommen für 1 Bahnkm:			
auf Bureauverwaltung	Kr.	115,21	116,96
„ Bahnverwaltung	„	1 907,41	2 013,13
„ Verkehrsverwaltung	„	2 574,46	2 766,57
„ Maschinenverwaltung	„	4 462,36	4 506,91
Die Kosten der Zugkraft betrugen:			
für 1 Lokomotivkm	Öre	54,2	53,6
„ 1 Zugkm	„	80,2	79,2
„ 1 Wagenachskm	„	2,17	2,13
„ 1 Rohtonnenkm	„	0,318	0,317

[1]) Mit Gepäck- und Posteinnahmen.

Digitized by Google

Über den Personen- und Güterverkehr enthält der amtliche Bericht folgende Angaben:

a) im Personenverkehr:

		1900	1901
Es wurden Personen befördert:			
in der I. Klasse	Anz.	22 311	23 148
„ „ II. „	„	1 423 046	1 351 410
„ „ III. „	„	9 358 453	9 914 383
an Militär	„	145 012	147 347
zusammen	„	10 948 822	11 436 188
in Prozenten:			
I. und II. Klasse	%	13,2	12,0
III. Klasse und Militär	„	86,8	88,0
davon:			
auf Einzelkarten	„	20,6	19,6
„ zusammengesetzte Karten und zu ermäßigten Fahrpreisen	„	79,4	80,4
Personenkilometer wurden geleistet:			
I. Klasse	Anz.	8 326 016	8 465 885
II. „	„	105 822 951	105 833 485
III. „ und Militär	„	340 281 856	362 329 821
zusammen	„	454 430 823	476 629 191
in Prozenten:			
I. Klasse	%	1,8	1,8
II. „	„	23,3	22,2
III. „ und Militär	„	74,9	76,0
Durchschnittliche Fahrt einer Person:			
der I. und II. Klasse	km	79	83
„ III. Klasse und Militär	„	36	36
überhaupt	„	42	42
Einnahme für eine Person:			
in I. und II. Klasse	Kr.	3,80	3,91
„ III. Klasse und Militärs	„	0,97	0,96
überhaupt	„	1,34	1,32

Digitized by Google

b) Im Güterverkehr:

		1900	1901
Beförderte Gütertonnen (mit Vieh und Fahrzeugen, Dienst- u. Baugut)	t	7 674 696	7 715 667
Geleistete Tonnenkm	tkm	842 202 641	855 463 576
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Gütertonne	km	110	111
„ Tonne Eilgut u. Frachtgut	„	118	120
Die Einnahmen im Güterverkehr haben betragen:			
für ein Zugkm	Kr.	1,65	1,58
„ „ Wagenachskm	Öre	6,00	5,80
„ jede Tonne beförderten Gutes	Kr.	3,47	3,41

Das Dienstpersonal zählte Ende 1900 = 8 137 und 1901 = 9 011 Angestellte und zwar außer dem Generaldirektor:

	1900	1901
bei der allgemeinen Verwaltung . . .	85	84
„ „ Bahnverwaltung	1 806	2 093
„ „ Maschinenverwaltung	1 980	2 174
„ „ Verkehrsverwaltung	4 265	4 659

sowie 10 398 diätarisch beschäftigte Beamte und Arbeiter.

Es verunglückten in 1900 bei 230 Unfällen im ganzen 232 Personen, wovon 52 getödtet wurden, dagegen in 1901 bei 203 Unfällen 207 Personen, wovon 58 ihren Tod fanden.

Hauptbetriebsergebnisse der schwedischen Privatbahnen
(für die Jahre 1899 und 1900).

		1899	1900
Es betrug die Betriebslänge:[1])			
am Jahresschluß.	km	6 852 [2])	7 300 [2])
im Jahresdurchschnitt	„	6 749	7 223

[1]) Für die in Betracht gezogenen Linien.

[2]) Davon waren 1899 = 4 495 km vollspurig und 2 357 km schmalspurig, 1900 = 4 700 km vollspurig und 2 600 km schmalspurig.

Digitized by Google

		1899	1900
Anlagekapital:			
überhaupt	Kr.	344 327 631	367 518 130
für 1 km	„	[1]) 50 252	[1]) 50 345
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	700	762
Personenwagen[2])	„	1 425	1 532
Gepäck- und Güterwagen	„	17 263	19 035
Geleistet wurden:			
Zugkilometer	Anz.	18 347 990	19 930 580
Wagenachskilometer	„	464 667 687	503 868 154
Beförderte Personen[3])	„	18 486 837	19 881 941
Geleistete Personenkilometer	„	343 233 913	368 256 617
Beförderte Güter (Eil- und Frachtgut)	„	13 476 382	14 923 475
Geleistete Tonnenkilometer:			
von Eil- und Frachtgütern	tkm	601 868 600	665 272 200
überhaupt (Reinlast)[4])	„	647 433 400	711 809 500
„ (Rohlast)	„	2 602 680 700	2 871 752 400
Einnahmen:			
aus dem Personenverkehr	Kr.	12 995 196	13 827 262
davon Personengeld	„	11 746 792	12 486 733
aus dem Güterverkehr	„	27 765 035	30 336 015
davon aus Eil- und Frachtgut	„	27 369 588	29 949 732
sonstige Einnahmen	„	1 401 349	1 478 647
insgesamt	„	42 161 580	45 671 924
Ausgaben	„	24 402 830	28 682 631
Überschuß	„	17 758 750	16 989 293
Auf 1 Bahnkm entfallen:			
Zugkm	Anz.	2 719	2 759
Personenkm	„	51 329	51 147

[1]) Für die vollspurigen Linien in 1900 = 62 429 Kr., für die schmalspurigen 26 500 Kr., 1899 = 61 825 bezw. 28 182 Kr. für 1 km.

[2]) Mit Postwagen.

[3]) Mit Militär.

[4]) Eilgut, Frachtgut, frachtfreies Gut, Personen, Fahrzeuge und Vieh.

Digitized by Google

		1899	1900
Tonnenkm:			
Eil- und Frachtgut	Anz.	89 484	92 399
Reinlast	„	96 144	98 548
Rohlast	„	386 498	397 584
Zahl der Wagenachsen eines Zuges	„	25,3	25,3
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	18,6	18,0
„ Gütertonne	„	44,6	44,6
Einnahme für ein Bahnkm:			
im Personenverkehr	Kr.	1 937	1 914
„ Güterverkehr	„	4 114	4 204
aus sonstigen Quellen	„	208	205
überhaupt	„	6 247	6 323
Einnahme:			
für 1 Zugkm	Kr.	2,38	2,38
„ 1 Wagenachskm	Öre	9,1	9,1
„ 1 Personenkm	„	3,8	3,8
„ 1 Gütertonnenkm	„	4,5	4,3
Ausgabe:			
für 1 Bahnkm	Kr.	3 616	3 971
„ 1 Zugkm	„	1,33	1,44
„ 1 Wagenachskm	Öre	5,3	5,7
Überschuß:			
für 1 Bahnkm	Kr.	2 631	2 352
„ 1 Zugkm	„	0,97	0,85
„ 1 Wagenachskm	Öre	4,0	3,4
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	57,9	62,8
Verzinsung des Anlagekapitals	„	5,24	4,67

Auf den schwedischen Privatbahnen verunglückten im Jahre 1900 bei 104 Unfällen im ganzen 136 Personen, wobei 49 (5 Reisende, 10 Bahnbeamte und 34 andere Personen) ihren Tod fanden.

Für das Gesamtnetz der schwedischen Staats- und Privateisenbahnen ergeben sich für 1899 und 1900 nachstehende Vergleichszahlen:

Digitized by Google

Es betrugen:		1899	1900
Bahnlänge[1])	km	10 537	11 149
Mittlere Betriebslänge	„	10 429	10 946
Anlagekapital:			
überhaupt (in Millionen)[2])	Kr.	683,7	725,9
auf 1 km Bahn	„	64 884	65 111
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	1 242	1 342
Personenwagen[3])	„	2 466	2 594
Gepäck- und Güterwagen	„	30 903	33 413
Geleistete Zugkm (Mill.)	Anz.	34,1	36,8
„ Wagenachskm („)	„	1 045,4	1 134,0
Beförderte Personen („)	„	28,7	30,8
Geleistete Personenkm („)	„	761,7	822,7
Beförderte Güter („)	t	19,5	21,6
Geleistete Gütertonnenkm[4]) („)	Anz.	1 326,6	1 458,8
Einnahmen („)	Kr.	83,6	90,3
davon im Personenverkehr („)	„	28,4	30,1
„ „ Güterverkehr („)	„	53,3	58,3
Ausgaben („)	„	53,3	62,7
Überschuß („)	„	30,1	27,6
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	63,6	69,4
Verzinsung des Anlagekapitals	„	4,49	3,88
Auf 1 km kommen durchschnittlich:			
an Einnahme	Kr.	8 017	8 249
„ Ausgabe	„	5 102	5 724
„ Überschuß	„	2 915	2 525
„ Zugkm	Anz.	3 274	3 365
„ Personenkm	„	73 473	75 317
„ Gütertonnenkm	„	127 487	133 554

[1]) Für 1901 berechnet sich die Bahnlänge auf 11 573 km, d. h. 3 849 km Staatsbahnen und 7 724 km Privatbahnen.

[2]) Davon im Jahre 1899 1900

für die Staatsbahnen	339,1 Mill. Kr.	358,4 Mill. Kr.
„ „ Privatbahnen	344,3 „ „	367,5 „ „

[3]) Mit Postwagen.

[4]) Eil- und Frachtgüter.

Digitized by Google

Von der Gesamteinnahme (90,3 Mill. Kronen) entfallen 44,6 Mill. Kronen auf die Staats- und 45,7 Mill. Kronen auf die Privatbahnen, oder auf 1 km durchschnittliche Bahnlänge 11 932 Kronen bei den Staats- und 6 323 Kronen bei den Privatbahnen, das sind 669 Kronen und 76 Kronen auf 1 km durchschnittlicher Bahnlänge bezw. 5,9 und 1,2 % mehr als im Vorjahr.

Von der Gesamtausgabe (62,7 Mill. Kronen) entfallen 34,0 Mill. Kronen auf die Staats- und 28,7 Mill. Kronen auf die Privatbahnen, oder auf 1 km durchschnittlicher Bahnlänge 9 084 Kronen bei den Staats- und 3 971 Kronen bei den Privatbahnen, das sind 1 257 (16,1 %) bezw. 355 Kronen (9,8 %) auf 1 km durchschnittlicher Bahnlänge mehr als im Vorjahr.

Der Überschuß (27,6 Mill. Kronen) verteilt sich mit 10,6 Mill. Kronen auf die Staats- und mit 17,0 Mill. Kronen auf die Privatbahnen, oder auf 1 km durchschnittlicher Bahnlänge mit 2 848 Kronen bei den Staats- und 2 352 Kronen bei den Privatbahnen. Gegen das Vorjahr bedeutet das einen Rückgang um 17,1 und 10,6 %.

Nach den bisherigen Ermittlungen betrugen im Jahre 1901 die Verkehrseinnahmen (Personen- und Güterverkehr)

bei den Staatsbahnen . . . . . 45 032 880 Kr.
„ „ Privatbahnen . . . . . 44 219 817 „ ,

oder für den Tag und das Kilometer 32,15 und 16,56 Kronen, das macht gegen 1900 eine Abnahme um 1,53 und 2,36 % aus.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens

im Kalenderjahr 1901.[1])

Die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Bahnen mit breiter Spur (5' 6" engl. = 1,676 m), mit Meterspur und mit anderen Spurweiten (2' 6" engl. = 0,76 m und 2' engl. = 0,61 m), einschließlich der außerhalb von Gemeindebezirken laufenden, von jetzt ab zur Klasse der „Light Railways" zählenden Dampfstraßenbahnen, betrug:

am 31. Dezember . . 25 373 Meilen (40 825 km).[2])

Hiervon wurden 576 Meilen (927 km) im Laufe des Jahres 1901 eröffnet.

Außerdem sind zwischen dem 1. Januar 1902 und 30. April 1902 5 Meilen (8 km) Bahnstrecken dem Verkehr übergeben worden. Mithin standen am 1. Mai 1902 im ganzen 25 378 Meilen (40 833 km) Schienenwege in Indien im Betrieb.

Hiervon entfielen auf:

Bahnen mit	Breitspur	Meterspur	anderer Spurweite	zusammen
	Meilen			
am 1. Mai 1902	14 057	10 511	810	25 378

[1]) Vgl. die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens im Kalenderjahr 1900 im Archiv 1902 S. 626 u. ff. Die Angaben sind dem Bericht des britisch-ostindischen Eisenbahnamts entnommen: Administration Report on the Railways in India for the Calendar year 1901. London 1902.

[2]) Am 31. Dezember 1900 stellte sich die Betriebslänge auf rund 24 707 Meilen (39 754 km), ohne 74½ engl. Meilen außerhalb von Gemeindebezirken laufende Dampfstraßenbahnen.

Digitized by Google

Die wichtigsten der neu eröffneten Bahnen sind:

1. Die Peshawar—Jamrud Railway (Spurweite 5' 6") 11 Meilen lang und die Nowshera—Durgai Railway (Spurweite 2' 6") 40 Meilen lang. Beide sind den Grenz-Kantonnements in Peshawar und Nowshera dienende Militärbahnen.
2. Die Ludhiana—Dhuri—Jakhal Railway (Spurweite 5' 6") mit einer Länge von 79 Meilen. Sie verbindet durch eine unmittelbare Linie Ludhiana (an der North Western Railway), Dhuri (an der Rajpura—Bhatinda- oder Patiala—State Railway) und Jakha (an der Southern Punjal Railway).
3. Von der Assam—Bengal Railway die 153 Meilen lange Strecke von Lumding nach Lakwa (Spurweite 1 m), mit deren Hilfe eine Verbindung zwischen Ober-Assam und den südlichen und westlichen Teilen dieser Provinz hergestellt werden soll.
4. Von der Jodhpur—Bikanir Railway die 72 Meilen lange Strecke von Dulmera nach Suratgarh (Spurweite 1 m), durch deren Fortsetzung, nach einer etwa gleich langen Strecke, in Bhatinda der Anschluß der Rajputana-Bahnen an die Eisenbahnen in Nord-Indien erreicht werden wird.
5. Eine Verlängerung der burmesischen Bahnen von Nawnghkio bis Hsipaw (Spurweite 1 m), 54 Meilen lang, die zur Erschließung des Landes in den nördlichen Shanstaaten dient.

Im Berichtsjahr wurde der Bau von 715 Meilen (1 150 km) Bahnstrecke genehmigt, sodaß sich am 31. Dezember 1901 im ganzen 2 126 Meilen (3 421 km) Bahnen teils im Bau befanden, teils für denselben genehmigt waren.

Die Gesamtlänge der eröffneten, im Bau begriffenen und neu genehmigten Strecken betrug mithin am Ende des Kalenderjahres 1901 27 499,28 Meilen, wie sich aus folgender Aufstellung ergibt:

eröffnete Bahnstrecken		25 373,10 Meilen.
im Bau befindliche Bahnstrecken . . .	1 556,40	
„ „ neu genehmigte Bahnstrecken .	569,78	
	2 126,18	„
zusammen		27 499,28 Meilen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Klassen der Bahnen, wie aus nachstehender Übersicht zu ersehen:

Digitized by Google

	Im Betrieb befindliche Strecken	Im Bau befindliche und zum Teil eröffnete Strecken	zusammen
	Meilen		
Bahnen im Betrieb der sogenannten garantierten Gesellschaften (denen der Staat einen bestimmten Zinsfuß auf das Anlagekapital garantiert hat)	1 334,07	31,09	1 365,16
Staatsbahnen im Betrieb von Privatgesellschaften	13 441,25	1 118,18	14 559,43
Staatsbahnen im Betrieb des Staates	5 125,32	192,76	5 317,88
Bahnen der sogenannten „assisted companies“ (die vom Staate subventioniert sind)	2 350,25	69,75	2 420,00
Bahnen im Besitz von Vasallenstaaten	3 048,60	144,82	3 193,42
Fremde, auf portugiesischem oder französischem Gebiet befindliche Bahnen	73,61	—	73,61
Länge der eröffneten und der im Bau befindlichen, zum Teil eröffneten Bahnstrecken	25 373,10	1 556,10	26 929,20
Länge der im Bau begriffenen Bahnstrecken	—	569,78	569,78
Mithin Gesamtlänge	25 373,10	2 126,18	27 499,28

Von den eröffneten Bahnstrecken entfallen auf:

Bahnen mit	Breitspur	Meterspur	anderer Spurweite	zusammen
	Meilen			
am 31. Dezember 1901 . .	14 056,82	10 506,51	809,97	25 373,10

Digitized by Google

Das gesamte Kapital, das bis zum 31. Dezember 1901 in Indien in Eisenbahnen angelegt war, bezifferte sich auf 3 433 397 389 Rupien.

Hiervon entfallen auf:	Rupien
Bahnen im Betrieb der sogenannten garantierten Gesellschaften	250 912 401
Staatsbahnen im Betrieb von Privatgesellschaften	1 970 087 374
Staatsbahnen im Betrieb des Staates	814 507 947
Bahnen der sogenannten „assisted companies"	176 252 519
Bahnen im Besitz von Vasallenstaaten	171 395 126
fremde Bahnen (auf portugiesischem und französischem Gebiet	17 634 352
zusammen auf die eröffneten, teils eröffneten und teils im Bau begriffenen Strecken	3 400 789 719
die noch völlig im Bau befindlichen Bahnen	14 343 513
im ganzen	3 415 133 232
Dazu kommen für verschiedene, nicht näher bezeichnete Ausgaben unter Einschluß der Kosten für Vermessungen und im Besitz von Eisenbahngesellschaften befindliche Kohlenbergwerke	18 264 157
insgesamt	3 433 397 389

Die Roheinnahmen betrugen im Jahre

1900 . . . 315 967 000 Rupien
1901 . . . 336 579 000 „ .

Hiervon entfielen auf: (in Millionen Rs)	1900	1901
Personenverkehr	89,50	100,72
Nebeneinnahmen aus dem Personenverkehr	13,14	13,47
Güterverkehr	204,09	212,73
Telegraphenverkehr	0,79	0,75
Dampfbootdienst	8,45	8,91
zusammen	315,97	336,58

Digitized by Google

Es wurden auf den indischen Bahnen befördert:

		1900[1])	1901	Zunahme
Personen	Anzahl	176 308 000	194 749 000	18 441 000
Güter	t	43 739 000	44 142 000	403 000

Die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs ist hauptsächlich der stetigen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und der damit im Zusammenhang stehenden Entwicklung des Landes zuzuschreiben. Die Zunahme des Personenverkehrs betraf sämtliche Wagenklassen auf fast allen indischen Bahnen.

Die Betriebskosten der indischen Eisenbahnen beliefen sich auf

		1900	1901
insgesamt	Rs.	151 291 000	157 564 000
im Verhältnis zu den Roheinnahmen	%	47,88	46,81
Diese Kosten setzen sich zusammen, wie folgt:			
Verwaltungskosten	Mill. Rs	36,21	35,63
Lokomotiven	„	52,72	55,97
Wagen	„	13,88	15,23
Verkehr	„	25,10	26,54
allgemeine Zwecke	„	14,77	15,81
sonstige Ausgaben	„	8,61	8,38
zusammen	„	151,29	157,56

Die Steigerung dieser Kosten ist eine natürliche Folge des gesteigerten Verkehrs.

Die Reineinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb bezifferten sich im Jahre 1901 auf 179 015 000 Rupien gegen 164 674 000[2]) Rupien im Vorjahr und würden, wenn man sämtliche Bahnen als ein gemeinschaftliches Ganzes betrachtete, unter normalen Verhältnissen eine Verzinsung des in den Bahnen angelegten Kapitals zu 5,26 % — gegen 4,99 % im vergangenen

[1]) Die hier und bei den folgenden Angaben für das Jahr 1900 gemachten Mitteilungen beruhen auf neueren Ermittlungen.

[2]) Berichtigte Angabe.

Digitized by Google

Jahre — ergeben haben. Die allmähliche Vermehrung der Reineinnahmen in den letzten 5 Jahren macht folgende Zusammenstellung ersichtlich:

Jahr	Reineinnahme	Verzinsung des Anlagekapitals von
1897	131 238 000 Rs	4,65 %
1898	144 360 000 „	4,93 „
1899	154 503 000 „	5,00 „
1900	164 674 000 „	4,99 „
1901	179 015 000 „	5,26 „ .

Der Staat war an den Reineinnahmen des Berichtsjahres mit 11 541 198 Rupien beteiligt.

Im Vorjahr (1900) hatten diese nur 872 391 Rupien betragen und das Jahr 1899 wies noch ein Defizit von 4 606 287 Rupien auf.

Bei dieser aussichtsvollen Steigerung der Einnahmen wird man in der Annahme nicht fehl gehen, daß die indischen Eisenbahnen aufgehört haben, eine Bürde für den Staatssäckel zu sein; es steht zu erwarten, daß ihre Erträgnisse in Zukunft eine sichere und sich stetig vermehrende Einnahme im Staatsbudget bilden werden.

Die Anzahl und die Beschaffungskosten der Betriebsmittel stellen sich am Schlusse des Berichtsjahres auf:

Gegenstand:		am 31. Dezember 1901	davon wurden im Jahre 1901 neu eingestellt
Lokomotiven	Anz.	4 876	223
Personenwagen	„	18 335	563
Güterwagen	„	94 407	4 695
Beschaffungskosten	Rs	451 532 000	—
durchschnittl. für 1 Betriebsmeile	„	18 215	—

Über die Betriebsergebnisse des Gesamtbahnnetzes im Jahre 1901 finden sich nachfolgende Zahlen:

Gegenstand:	1900	1901
Betriebslänge am 31. Dezember engl. Meil.	24 760	25 373
Verwendetes Anlagekapital der Betriebsstrecken . . . . . Rs	3 302 714 000	3 401 598 000

Digitized by Google

		1900	1901
Beförderte Personen	Anz.	176 308 000	194 749 000
durchschnittl. für 1 Betriebsmeile	„	7 121	7 676
Gefahrene Gütertonnen	t	43 739 000	44 142 000
durchschnittl. für 1 Betriebsmeile	„	1 766	1 740
Gefahrene Zugmeilen	Anz.	84 193 000	88 265 000
durchschnittl. für 1 Betriebsmeile	„	3 400	3 479
Gesamteinnahmen:			
aus dem Personenverkehr . . .	Rs	102 644 000	114 188 000
„ „ Güterverkehr	„	204 090 000	212 735 000
„ Dampfschiff-, Telegraphen- u. verschiedenen Einnahmen . .	„	9 231 000	9 656 000
zusammen	„	315 965 000	336 579 000
Betriebsausgaben:			
überhaupt	„	151 291 000	157 564 000
in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	47,88	46,81
Reinertrag:			
überhaupt	Rs	164 674 000	179 015 000
in Prozenten des Anlagekapitals	%	4,99	5,26
Auf 1 Betriebsmeile entfallen an:			
Gesamteinnahmen	Rs	13 025	13 253
Betriebsausgaben	„	6 217	6 190
Überschuß	„	6 808	7 063
Auf 1 Zugmeile entfallen an:			
Gesamteinnahmen	„	3,73	3,80
Betriebsausgaben	„	1,78	1,77
Überschuß	„	1,95	2,03
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	Meil.	40,09	40,42
„ Gütertonne	„	151,96	159,99
Durchschnittsertrag für 1 Gütertonne	Pies	5,90	5,78

Digitized by Google

Über den Personenverkehr in den Jahren 1900 und 1901 finden sich nachstehende Angaben:

		1900	1901
1. Beförderte Personen:			
I. Klasse	Anz.	521 000	532 000
II. „	„	2 285 000	2 405 000
Gemischte Klasse (Intermediate Class)	„	5 703 000	6 670 000
III. Klasse	„	153 954 000	170 416 000
zusammen	„	162 463 000	180 023 000
Außerdem wurden Saison-Fahrkarten und Fahrkarten an die in den Personenzügen befindlichen Eis-, Soda-, Limonaden- usw. Verkäufer verabfolgt	„	13 845 000	14 726 000
demnach im ganzen	„	176 308 000	194 749 000
2. Personengeldeinnahme:			
I. Klasse	Rs	3 183 000	3 278 000
II. „	„	4 707 000	5 243 000
Gemischte Klasse (Intermediate Class)	„	5 603 000	6 439 000
III. Klasse	„	75 167 000	84 825 000
Verschiedene Einnahmen	„	13 984 000	14 403 000
zusammen	„	102 644 000	114 188 000
3. Durchschnittl. Fahrt einer Person:			
I. Klasse	Meil.	74,65	92,82
II. „	„	44,04	76,27
Gemischte Klasse (Intermediate Class)	„	58,93	59,94
III. Klasse	„	39,16	41,27
überhaupt	„	40,09	40,42
4. Durchschnittsertrag für die Person und Meile:			
I. Klasse	Pies	12,50	12,75
II. „	„	5,49	5,49
Gemischte Klasse (Intermediate Class)	„	3,11	3,09
III. Klasse	„	2,31	2,31

Digitized by Google

Von dem in den Jahren 1900 und 1901 43 740 000 und 44 140 000 t betragenden Güterverkehr entfielen auf:

	1900	1901
Kaufmannsgüter im allgemeinen (general merchandise) . . . . . t	28 178 000	26 185 000
Kohlen . . . . . „	6 631 000	8 272 000
Militärvorräte . . . . . „	58 000	63 000
Für den Bau von Eisenbahnen bestimmtes Material und fiskalische Vorräte . . . . . „	8 919 000	9 528 000
An Einnahmen wurden erzielt für:		
Kaufmannsgüter im allgemeinen . Rs	169 215 000	171 649 000
Kohlen . . . . . „	21 183 000	23 509 000
Militärvorräte . . . . . „	1 378 000	1 502 000
Für den Bau von Eisenbahnen bestimmtes Material und fiskalische Vorräte . . . . . „	9 227 000	9 641 000

Die Kosten des Betriebes der indischen Bahnen, die sich im Jahre 1901 auf 157 564 000 Rupien gegen 151 291 000 Rupien im Vorjahr beliefen, steigerten sich demnach um 6 273 000 Rupien. Sie ergaben einen Prozentsatz von 46,81 der Gesamteinnahmen, der sich folgendermaßen zusammensetzt:

Ausgaben für:	1900	1901
Verwaltungskosten	11,46	10,59
Lokomotiven	16,69	16,63
Wagen	4,39	4,52
Verkehr	7,96	7,89
allgemeine Zwecke	4,67	4,70
sonstige Ausgaben (Dampfboote, Pachtungen, Beisteuer zum Pensionskassenfonds usw.)	2,71	2,48
zusammen	47,88	46,81

Digitized by Google

Im Berichtsjahr betrug die Steigerung gegen das Vorjahr (in Prozenten):

der in Betrieb genommenen Strecken	2,48 %
„ beförderten Personen	10,46 „
„ gefahrenen Personenzugmeilen	8,76 „
„ Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr	12,52 „
„ beförderten Gütertonnen	0,92 „
„ gefahrenen Gütertonnenmeilen	0,06 „
„ Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr .	4,24 „
„ Betriebsausgaben	4,15 „
„ Reineinnahmen	8,70 „.

Die Zahl der Beamten der ostindischen Bahnen betrug:

		1900	1901
Europäer	Anz.	5 229	5 489
Eurasier (Mischlinge)	„	7 364	8 182
Eingeborene	„	337 383	356 766
zusammen	„	349 976	370 437

Im Berichtsjahr kamen 249 schwere Unfälle und 5 723 Zugunfälle vor.

Die Gesamtzahl der durch Zugunfälle herbeigeführten Tötungen und Verletzungen von Reisenden und Bahnbediensteten stellte sich in den Jahren 1900 und 1901, wie folgt:

		1900	1901
Zahl der Zugunfälle	Anzahl	6 325	5 753
Dabei wurden:			
Reisende	getötet	18	16
	verletzt	95	61
Bahnbedienstete	getötet	21	14
	verletzt	84	83
zusammen	getötet	39	30
	verletzt	179	144

Im ganzen wurden im Berichtsjahr auf den indischen Eisenbahnen 1 114 Personen getötet und 970 verletzt.

Unter den Getöteten befanden sich 94 Reisende, 275 Bahnbedienstete und 745 andere Personen; unter den Verletzten waren 298 Reisende, 458 Bahnbedienstete und 214 andere Personen.

Digitized by Google

Im vorhergehenden Jahre betrug die Zahl der auf den indischen Bahnen ums Leben gekommenen Personen 1 265, die der verletzten Personen 1 106.

Die nachstehende Zusammenstellung enthält eine Übersicht des Güterverkehrs bei den wichtigeren Warengattungen in den Jahren 1900 und 1901:

Warengattung	Beförderte Mengen		Erzielte Einnahme	
	1900	1901	1900	1901
	Tonnen		Rupien	
Kohlen und Koks für öffentliche und fremde Bahnen	7 283 826	8 016 493	21 093 360	23 454 819
Baumwolle, roh	472 968	822 737	6 278 130	13 086 900
„ verarbeitet	462 032	548 275	7 374 116	9 008 108
Getreide und Hülsenfrüchte	10 299 071	8 095 976	64 362 693	51 397 501
Häute und Felle	315 950	174 729	3 907 150	1 776 789
Jute, roh	693 531	1 147 115	4 681 481	5 185 477
„ verarbeitet	583 812	259 499	2 113 419	2 195 787
Metalle	571 798	655 545	4 571 215	5 474 747
Ölsaat	1 544 969	2 495 347	9 513 231	18 870 585
Opium	29 232	25 040	539 257	472 442
Eisenbahnschienen und Betriebsmittel	414 993	288 615	1 690 909	1 348 190
Salz	1 628 454	1 626 680	9 640 000	9 345 943
Zucker	1 118 987	1 483 491	8 390 826	11 329 664
Steine und Kalk	1 175 400	1 213 217	2 350 668	2 496 185
Thee (fremder und indischer)	143 896	154 532	1 373 440	1 369 212
Bauholz	868 980	925 405	2 984 388	3 203 569
Tabak	190 288	238 331	1 772 908	2 014 026
Wolle, roh	30 294	30 251	596 811	593 498
„ bearbeitet	14 222	13 516	274 993	265 125
Sonstige Waren	2 281 886	2 585 521	14 473 610	15 285 765
Gesamtgüterverkehr (einschließl. der übrigen Artikel)	33 148 293	33 409 903	191 606 989	200 417 670

Digitized by Google

Kleinere Mitteilungen.

Der Eisenbahnbau in Siam schreitet unter der Leitung des deutschen Generaldirektors der siamesischen Staatsbahnen kräftig vorwärts. Außer den kleineren Linien, über die schon berichtet worden ist (vgl. Archiv 1898 S. 1381), soll jetzt auch der Bau einer großen Nordbahn in Angriff genommen werden, um nach und nach bis Chiengsen, der nördlichsten Stadt Siams, an den Punkt vorgeschoben zu werden, wo die Grenzen von Siam, Französisch-Tonkin und Britisch-Burma an einander stoßen und von wo im Mekong-Tal ein Zugang zu der chinesischen Provinz Yünnan gegeben ist.

Zunächst ist der Bau der Linie Lopburi—Utaradit angeordnet worden. Diese Bahn bildet eine unmittelbare Fortsetzung der schon fertiggestellten Strecke Lopburi—Bangpaji, eines Zweiges der Bangkok—Korat-Bahn, und folgt im wesentlichen dem Tal des Menam. Ihre Länge wird auf 355 km angegeben, die Baukosten sind auf 19,6 Millionen Tikals[1]) (= 21,6 Mill. ℳ) veranschlagt; noch im Frühjahr 1903 soll mit dem Bau begonnen werden.

Wie die Bahn dann weitergeführt werden soll, ist noch nicht entschieden. Die englische Unternehmerfirma, die vor der Einrichtung der staatlichen Eisenbahnverwaltung Vorarbeiten angestellt hatte, wollte von Utaradit aus über Pre—Lakon—Lampun nach Chiengmai und dann über Wieng Papao—Chiengrai nach Chiengsen vorrücken. Die Staatsverwaltung hat sich jedoch auf Grund neuer Untersuchungen für eine Linienführung Utaradit—Lakon—Chiengmai und Lakon—Wieng Papao—Chiengrai—Chiengsen ausgesprochen; d. h. sie will einerseits wegen der damit verbundenen und im Verkehr voraussichtlich kein Entgelt findenden Bauschwierigkeiten auf die Berührung von Pre verzichten, und andererseits will sie Chiengmai nur mit einer Seitenlinie bedienen, die Hauptbahn aber schon bei Lakon direkt nach Norden abbiegen lassen. Die ebenfalls untersuchte Linie Paknampo—Raheng—Tern—Lampun—Chiengmai, die im wesentlichen dem Tal des Mehping folgen und schon bald hinter

[1]) 1 Tikal = 1,10 ℳ.

Digitized by Google

Lopburi nach Westen ausbiegen würde, ist nicht weiter berücksichtigt worden; und zwar aus dem bezeichnenden Grunde, weil sie so dicht an Moulmein, den zweitwichtigsten Hafen von Burma, heranführen würde, daß mit Sicherheit auf den Bau einer Bahn Moulmein—Raheng und damit auf die Ablenkung des gesamten Nordverkehrs von Bangkok nach Moulmein gerechnet werden müßte. Die jetzt von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagene Linie soll gegenüber dem englischen Plan eine Verkürzung der Gesamtstrecke Chiengsen—Lopburi um 116 km und eine Verbilligung um rund 90 Millionen Tikals (= 100 Millionen Mark) bedeuten; die Länge von Bangkok an wird auf 860 km, die Kosten von Lopburi an auf 56,3 Millionen Tikals (= 62 Millionen Mark) veranschlagt.

Die Bangkok—Korat-Eisenbahn im Staatshaushalt des Königreichs Siam 1902/1903. Seinem ersten Bericht über die siamesischen Finanzen, der das Jahr 1901/1902 behandelt,[1]) hat der englische Berater des Finanzministers einen zweiten für das Jahr 1902/1903 folgen lassen, der sich von jenem namentlich dadurch unterscheidet, daß er den Fortschritt des Eisenbahnbaus unter deutscher Leitung nicht weiter bemängelt, sondern die vom König angeordneten Summen dafür einsetzt. Aus diesem neuen Bericht geht auch hervor, daß das Jahr 1900/1901 einen Reinüberschuß von 3 770 049 ticals gebracht hat und daß daraus auf ausdrückliche Anordnung des Königs 3 000 000 ticals zu einem Reservefonds ausgesondert sind, der in erster Linie der Anlage von Eisenbahnen dienen soll.

Für das Jahr 1902/1903 werden die Gesamteinnahmen des Staats auf 39 000 000 ticals geschätzt; d. i. 3,5 Millionen mehr als für das Jahr 1901/1902. Darunter sollen die Roheinnahmen des Eisenbahnbetriebes 1 100 000 ticals (gegen 750 000 ticals) betragen, während die Opiumpacht 7 111 501, die Spiel- und Lotteriepacht 6 362 731, die Alkoholpacht 3 775 104 ticals einbringen soll. Die Eisenbahneinnahmen machen nur 2,8 % der Gesamteinnahme aus.

Die Ausgaben sind mit 38 971 271 ticals (gegen 38 074 288) in den Voranschlag eingestellt; darunter entfallen auf den Bahnbetrieb 700 000 ticals oder 1,8 %, auf die Anlage neuer Linien 2 000 000 ticals oder 5,2 %, zusammen also auf die Bahnbedürfnisse 2 700 000 ticals oder 7,0 % der Gesamtausgabe. Außerdem sollen aber für Neubauten 1 500 000 ticals jenem Reservefonds entnommen werden, und schon jetzt ist festgesetzt, daß im Jahre 1903/1904 weitere 3 und im Jahre 1904/1905 noch 2 000 000 ticals zu verbauen sind; man hofft, mit diesen 8 500 000 ticals die Petcha-

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 650.

Digitized by Google

buri-Linie in ihrer ganzen Ausdehnung, die Nordlinie bis Nakonsawan vollenden und für die Chiengmai-Linie die Vorarbeiten machen zu können.

Über **die Eisenbahnen in den malayischen Staaten** entnehmen wir einem englischen Parlamentsbericht folgende Angaben:

Die Bevölkerung der vier Sultanate Perak, Selangor, Negri-Sembilan und Pahang, die unter britischer Oberhoheit und britischer Verwaltung den Bund der malayischen Staaten bilden, hat nach der Zählung des Jahres 1901 sich auf 678 595 Köpfe gestellt; das ergibt gegenüber dem Bestand von 1891 eine Zunahme von 62 %, während die Eingeborenen in dieser Zeitspanne sich um 35 % vermehrt haben. Von der Gesamtsumme entfallen 329 665 Einwohner auf Perak, 168 789 auf Selangor, 96 028 auf Negri-Sembilan und 84 113 auf Pahang.

Die Gesamteinnahmen der verbündeten Sultanate betrugen im Jahre 1901 rund 17,5 Millionen Dollars, die Ausgaben 17,27 Millionen; doch befinden sich unter diesen 4,7 Millionen Dollars für Eisenbahnneubauten und 3,6 Millionen für andere Meliorationswerke, wie namentlich Bewässerungsanlagen, während unter den Einnahmen nur 1,1 Millionen Dollars als Reinertrag des Eisenbahnbetriebes eingestellt sind.

Im ganzen standen Ende 1901 in den malayischen Staaten 244,5 Meilen = 393 km im Staatsbetriebe; dazu treten noch einige Meilen Privatbahnen, während an ausgebauten Straßen 2 285 Meilen = 3677 km vorhanden sind. Die Staatsbahnen entfallen mit 147,5 Meilen auf Perak und mit 97 Meilen auf Selangor, die Privatbahnen ausschließlich auf Negri-Sembilan.

Das Anlagekapital der Staatsbahnen belief sich Ende 1901 auf 10 637 387 Dollars in Perak und 7 896 624 Dollars in Selangor, zusammen auf 18 534 011 Dollars; es ist in Perak mit 4,72, in Selangor mit 7,3 und im ganzen mit 5,82 % durch den Betriebsreinertrag verzinst worden. Die Betriebsausgaben sind infolge der Eröffnung neuer Linien von 1900 auf 1901 von 50,41 % auf 53,9 % der Roheinnahme gestiegen.

Vorarbeiten sind für eine Bahn Seremban—Kuala Pilah—Kuala Gemas, rund 54 Meilen, eingeleitet worden; das ist eine Strecke der geplanten Linie Penang—Singapore.

Für das ganze Netz der Bundesbahnen ist jetzt ein Generaldirektor bestellt worden, ein englischer Ingenieur, der schon seit 1891 in Selangor als Staatsbauleiter tätig war. —

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 172.

Digitized by Google

Über die Eisenbahnverhältnisse der einzelnen Staaten ist zu bemerken:

In Perak betrugen die Gesamteinnahmen 8 532 594 Dollars, darunter 1 027 740 Dollars Eisenbahnroheinnahmen; die Gesamtausgaben 8 882 578 Dollars, darunter 4 024 103 Dollars Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahnbauausgaben; der Ausgabenüberschuß ist aus früheren Einnahmen gedeckt worden. Von den 3 066 492 Dollars, die für Neubauten von Bahnen ausgegeben worden sind, sind mehr als eine Million nach England für Materialienlieferungen geflossen.

In Selangor stellten sich die Gesamteinnahmen auf 6 544 796 Dollars und die Gesammtausgaben auf 6 060 780 Dollars; davon entfielen auf die Eisenbahnen 1 162 174 und 2 343 619 Dollars, die Betriebsausgaben betrugen jedoch nur 591 204 Dollars.

Negri-Sembilan hat nur eine Privatbahn, die Sungei—Ujong-Linie; diese hat einen Gewinn von 90 006 Dollars erzielt. Die Staatseinnahmen betrugen 1 669 353 Dollars; die Ausgaben einschließlich der für Meliorationsbauten (708 945 Dollars) 1 632 958 Dollars.

In Pahang besteht überhaupt noch keine Eisenbahn; auch der Straßenbau hat im Jahre 1901 geruht, hauptsächlich infolge von Krankheiten der englischen Baubeamten. Die gesamten Staatseinnahmen stellten sich auf 438 558 Dollars, die Ausgaben auf 696 842 Dollars. Pahang ist das einzige Sultanat, das eine Schuld hat; sie beträgt 3 491 003 Dollars und ist ihm größtenteils durch den Staat Selangor zinslos gewährt worden.

Von der **Madagaskar-Eisenbahn** Aniverano—Tananarivo sind am 16. Oktober 1902 die ersten 30 km eröffnet worden. Zwischen Aniverano und Tamatave, dem wichtigsten Hafen der mittleren Ostküste, wird der Verkehr durch eine gemischte Wasserstraßen-Eisenbahnverbindung bewirkt: Von Tamatave führt nach Ipondro eine 12 km lange, schon im Herbst 1900 fertig gestellte Bahn; dann werden bis Andevorante die Küstenlagunen und schließlich bis Aniverano der Vohitra-Fluß benutzt. Diese Verbindung mit Tamatave wird durch die Seeschiffahrtsgesellschaft Messageries Maritimes betrieben, während die Bahn nach Tananarivo durch die Kolonialverwaltung erbaut wird. Die Gesamtlänge Aniverano—Tananarivo ist auf rund 290 km veranschlagt.[1])

---

[1]) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1900 S. 959.

Digitized by Google

Eine Eisenbahn in Bolivia. Dem französischen Unternehmer Emanuel ist laut dem bolivianischen Amtsblatt vom 23. Oktober 1902 die Konzession für den Bau einer Bahn von Oruru nach Cochabamba erteilt worden; eine Fortsetzung der Bahn bis zum Chimoré-Fluß ist in Aussicht genommen. Die Linie soll die Spurweite von 1 m haben und als Staatsbahn gelten. Der Staat garantiert für das Anlagekapital eine Verzinsung von 6 % und verpfändet dafür die Einnahmen an Zoll von den über Antofagosta eingehenden Gütern; außerdem überweist der Bezirk Cochabamba zur Deckung der Garantieverpflichtung den Betrag von 10 000 Bolivares, der für die Unterhaltung der Fahrstraße von Oruru nach Cochabamba jährlich ausgeworfen war, und den Ertrag der Transportsteuer, die für jeden Doppelzentner 70 Cts. beträgt. Für jede Legua (= rund 5,5 km) der Bahnstrecke erhält der Unternehmer eine Geviertlegua unbebauten Landes an noch zu bestimmenden Stellen zugewiesen. Innerhalb sechs Monaten nach der Feststellung der Pläne und der Übereignung des Baugeländes müssen die Bauarbeiten beginnen, widrigenfalls die Sicherheit von 100 000 Frcs., die bei einer Pariser Bank zu hinterlegen ist, zu gunsten des bolivianischen Staates verfällt. Von den Reineinnahmen, die sich über eine 6 %ige Verzinsung hinaus ergeben, soll die Regierung 25 % erhalten; ihrer Genehmigung bedürfen die Tarife. Die Konzession ist auf 60 Jahre erteilt; nach deren Ablauf fällt die Bahn mit allem Zubehör unentgeltlich an den Staat. Für den Bau und Betrieb ist eine Gesellschaft zu bilden, deren Kapital anfangs 1 000 000 Frcs. betragen soll.

Über die Tätigkeit der königlichen technischen Versuchsanstalten im Rechnungsjahr 1901 entnehmen wir den Mitteilungen dieser Anstalten folgende Angaben:[1])

In der mechanisch-technischen Versuchsanstalt waren 95 Personen, 4 mehr als im Vorjahr, beschäftigt.

Die Abteilung für Metallprüfung hatte 386 Aufträge in etwa 5 000 Versuchen zu erledigen; 61 Aufträge kamen von Behörden und 325 von Privaten, 10 aus dem Auslande, darunter 2 von Behörden Rußlands und Dänemarks. Die Arbeiten umfaßten hauptsächlich 1 570 Zugversuche, 661 Druck- und Knickproben, 129 Biegeversuche, 200 Stauch- und Schlagbiegeversuche, 102 Schlagzugversuche mit Ketten, 104 Versuche auf inneren Druck, 519 technologische Proben. Hervorzuheben sind: Ver-

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 447.

Digitized by Google

suche mit Schwellenschrauben, als Befestigungsmitteln von Eisenbahnschienen, zur Ermittlung des Widerstandes gegen Herausreißen und seitliches Verdrücken (Verfahren Collet); Dauerbiegeversuche mit Drahtseilen; Untersuchungen über die Reibungswiderstände von Lagermetallen bei verschiedenen Geschwindigkeiten, wechselnden Drucken und Rübölschmierung; Untersuchungen über die Ursachen der bei elektrischen Bahnen vorgekommenen Drahtbrüche; Versuche mit Akkumulatorenplatten auf die Widerstandsfähigkeit verschiedener Massen gegen Herausdrücken aus dem Rahmen.

In der Abteilung für Baumaterialprüfung sind 626 Aufträge in 32 580 Versuchen bearbeitet worden; davon kamen 119 von inländischen Behörden, 486 von inländischen Privaten und 21 von ausländischen Privaten. 20 391 Versuche befaßten sich mit Bindemitteln, 12 189 mit Steinen aller Art.

Die Abteilung für Papierprüfung hat 961 Aufträge erledigt; davon entfallen 498 auf inländische und 3 auf ausländische Behörden, 437 auf inländische und 23 auf ausländische Private.

Bei der Abteilung für Ölprüfung sind insgesamt 373 Aufträge eingegangen, darunter 158 von inländischen Behörden, 201 von inländischen und 14 von ausländischen Privaten. 564 Proben sind vorgenommen worden, darunter eine größere Zahl zur Feststellung der Verwendbarkeit zu Schmierzwecken.

Die chemisch-technische Versuchsanstalt war mit der Fortsetzung der Versuche über die Explosionsfähigkeit von Benzindämpfen und über die Bestimmung der aus Calciumcarbid entwickelten Acetylengasmenge beschäftigt; ferner hat sie Untersuchungen über den Nachweis von Patentterpentinöl in Terpentinöl und Versuche zur Unterscheidung des Kienöls von Terpentinöl neu eingeleitet. Außerdem sind 749 Analysen erledigt worden; davon 204 im Auftrage von deutschen Behörden, 545 im Auftrag von Privaten.

Digitized by Google

Finanzieller Stand der Pensions- und Krankenunterstützungskassen

Benennung der Eisenbahn	Jahr	Pensionskasse			
		Einnahme	Ausgabe	Überschuß	Vermögen
		Kronen			
Königlich ungarische Staatsbahnen	1900	5 070 256	5 080 627	—10 371	21 316 696
	1901	5 345 890	5 343 114	2 776	21 319 472
Südbahn (ungarisches Netz) . . .	1900	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—
Raab-Ödenburg—Ebenfurter Bahn	1900	60 750	38 469	22 281	449 319
	1901	63 578	42 444	21 129	470 448
Kaschau—Oderberger Bahn . . .	1900	382 200	297 650	84 550	3 259 295
	1901	429 165	322 255	106 910	3 366 205
Mohács—Fünfkirchener Bahn . .	1900	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—
Vereinigte Arader u. Csanáder Bahn	1900	188 855	63 848	125 007	1 669 319
	1901	176 633	77 546	99 087	1 768 406
Budapester Lokaleisenbahnen . .	1900	18 824	—	18 824	147 491
	1901	9 522	—	9 522	157 013
Eperies-Bartfelder Lokaleisenbahn	1900	4 588	—	4 588	30 892
	1901	5 103	—	5 103	35 995
Keszthely-Balaton—Szt. Györgyer Lokalbahn	1900	2 000	—	2 000	2 000
	1901	219	—	219	2 219
Marmaroser Salzbahn	1900	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—
Nagy-Károly—Somkuter Lokalbahn	1900	3 463	—	3 463	29 350
	1901	2 699	—	2 699	32 049
Szamostalbahn	1900	55 224	18 416	36 808	432 691
	1901	60 795	16 875	43 920	476 611
Torontaler Lokaleisenbahn . . .	1900	31 069	1 197	29 872	208 069
	1901	10 766	—	10 766	218 835
Ungtaler Eisenbahn	1900	20 703	—	20 703	79 963
	1901	26 114	—	26 114	106 077
zusammen . . .	1900	5 832 932	5 500 207	332 725	27 625 085
	1901	6 130 479	5 802 234	328 245	27 953 330

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 660 ff. Die Pensionskasse der Südbahn ist nicht berücksichtigt, weil sie am Hauptsitz der Gesellschaft in Wien verwaltet wird, wie andererseits für die Pensionskasse der Kaschau—Oderberger Bahn der Gesamtumsatz aufgeführt ist, weil sie auch für die österreichischen Linien in Ungarn ihren Sitz hat; die Mohács—Fünfkirchener Bahn hat eine gemeinsame Kasse mit der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, deren Verwaltung in Wien geführt wird. —

Digitized by Google

der ungarischen Eisenbahnen in den Jahren 1900 und 1901.[1])

Benennung der Eisenbahn	Jahr	Krankenunterstützungskasse			
		Einnahme	Ausgabe	Überschuß	Vermögen
		Kronen			
Königlich ungarische Staatsbahnen	1900	1 929 451	1 768 462	165 989	1 472 511
	1901	1 909 834	1 778 809	131 025	1 603 536
Südbahn (ungarisches Netz) . . .	1900	119 578	112 498	7 080	194 416
	1901	125 732	123 411	2 291	196 707
Raab-Ödenburg—Ebenfurter Bahn	1900	11 511	11 661	— 150	34 575
	1901	11 460	11 762	— 302	34 273
Kaschau—Oderberger Bahn . . . (ungarisches Netz)	1900	104 795	94 316	10 479	57 411
	1901	118 805	106 606	12 199	69 610
Mohács—Fünfkirchener Bahn . .	1900	6 871	6 295	576	33 807
	1901	6 386	5 975	411	34 218
Vereinigte Arader u. Csanáder Bahn[2])	1900	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—
Budapester Lokaleisenbahnen[2]) .	1900	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—
Eperies-Bartfelder Lokaleisenbahn	1900	1 233	1 654	— 421	—
	1901	—	—	—	—
Keszthely-Balaton—Szt. Györgyer Lokalbahn	1900	1 136	706	430	430
	1901	—	—	— 430	—
Marmaroser Salzbahn	1900	1 773	1 746	27	1 887
	1901	—	—	— 25	1 862
Nagy-Károly-Somkuter Lokalbahn	1900	2 374	2 582	— 208	— 302
	1901	—	—	— 601	— 903
Szamostalbahn	1900	15 209	15 628	— 419	21 340
	1901	13 425	14 296	— 871	20 469
Torontaler Lokaleisenbahn[3]) . . .	1900	—	—	—	—
	1901	—	—	—	—
Ungtaler Eisenbahn	1900	2 286	2 075	211	1 058
	1901	2 253	2 130	122	1 180
Schäßburg-Szt. Agothaer Eisenbahn	1900	1 096	1 130	— 34	3 182
	1901	—	—	— 3 182	—
Szatmár-Erdöder Eisenbahn . .	1900	545	545	—	—
	1901	—	—	243	243
zusammen . . .	1900	2 197 858	2 014 297	183 561	1 820 316
	1901	2 187 895	2 047 016	140 879	1 961 195

[2]) Die Arader Csanáder Bahn sowie die Budapester Lokaleisenbahnen haben eine Krankenunterstützungskasse noch nicht ins Leben gerufen; die Ärztegebühren und Krankenunterstützungen zahlen sie aus den Betriebseinnahmen.

[3]) Die Krankenunterstützungskasse der Torontaler Lokaleisenbahnen, die seit 1. Oktober 1900 von den ungarischen Staatsbahnen betrieben werden, ist der Kasse der ungarischen Staatsbahnen einverleibt worden.

Digitized by Google

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Allgemeines Eisenbahnrecht und Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 10. Juli 1902 in Sachen des königlich preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die königlich preußische Eisenbahndirektion F., Beklagten und Revisionsklägers, wider den Handarbeiter Kaspar B. in D., Kläger und Revisionsbeklagten.

Der durch den Staatsvertrag vom 23. Juli 1896 begründeten preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft kommt nicht der Charakter selbständiger juristischer Persönlichkeit zu. Vielmehr ist sie in zivilrechtlicher Beziehung als ein der Gesellschaft entsprechendes Rechtsverhältnis aufzufassen. Im übrigen ist sie staatsrechtlicher Natur und in erster Reihe nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts zu beurteilen. — Wenn durch die auf den Betrieb einer Bahn gerichtete Tätigkeit mehrerer Unternehmer ein Unfall herbeigeführt worden ist, hat jeder von ihnen nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes für den entstandenen Schaden voll einzustehen.

Aus den Gründen.

Der Kläger ist am 20. September 1899 auf der Haltestelle M. der Oberhessischen Nebenbahn F.—H., als er in einen in der Richtung nach F. zu fahrenden Zug einsteigen wollte und sich bei dem Gange dahin auf einem Bahngleis befand, von einem auf diesem von F. her in den Bahnhof einfahrenden Zuge erfaßt und schwer verletzt worden.

Er fordert von dem Königlich preußischen Eisenbahnfiskus auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 Ersatz des ihm entstandenen Schadens durch Gewährung einer Rente oder einer Kapitalabfindung. Den Königlich preußischen Eisenbahnfiskus nimmt er als ersatzpflichtig in Anspruch, weil die Bahnlinie F.—H. zu den durch den Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 in die gemeinsame Verwaltung dieser beiden Staaten gekommenen Bahnen gehört.

Das Landgericht G. hat dem Antrage des Beklagten entsprechend die Klage abgewiesen, dagegen hat das Oberlandesgericht zu D. auf die Berufung des Klägers dessen Anspruch dem Grunde nach für berechtigt

Digitized by Google

erklärt und die Sache zur Verhandlung über den Betrag an die erste Instanz zurückverwiesen. Hiergegen hat der Beklagte Revision eingelegt mit dem Antrage, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils die erstinstanzliche Entscheidung wieder herzustellen. Vom Kläger ist Zurückweisung der Revision beantragt worden.

Der Beklagte hat in zweiter Instanz vorgebracht, daß, selbst wenn ein Entschädigungsanspruch des Klägers bestände, doch jedenfalls der Beklagte nicht passiv legitimiert sein würde. Nach dem preußisch-hessischen Staatsvertrage vom 23. Juni 1896 wäre dann vielmehr allein der hessische Fiskus, den die Eisenbahndirektion zu F. zu vertreten nicht berufen sei, haftbar.

Das Berufungsgericht hat diesen Einwand verworfen. — Nach dem erwähnten Staatsvertrage erfolge der Betrieb aller durch diesen zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigten Bahnen gemeinsam und für Rechnung der beiden Staaten in der Weise, daß sämtliche Betriebseinnahmen und Ausgaben als gemeinsam anzusehen seien, und der Überschuß zwischen beiden Staaten nach einem vertragsmäßig speziell festgesetzten Maßstabe verteilt werde. Es seien also die beiden Staaten zu einem gemeinschaftlichen Unternehmen zusammengetreten, und zwar zu einem, das den Betrieb von Handelsgeschäften zum Gegenstande habe. In der im Artikel 6 des Staatsvertrages enthaltenen Erklärung, daß die vereinigten Bahnen zu einer Betriebsgemeinschaft vereinigt würden, liege aber die Erklärung, daß die beiden Bundesstaaten wie Teilhaber einer offenen Handelsgesellschaft für alle Verbindlichkeiten der Gesellschaft solidarisch haften wollten. An diese öffentlich abgegebene Erklärung seien sie gebunden, ohne Rücksicht, wie sie ihr Verhältnis zu einander nach Innen geregelt oder sich vorgestellt hätten. Danach hafte jeder der beiden Teilhaber der Betriebsgemeinschaft für deren Verpflichtungen uneingeschränkt und unmittelbar.

Die Revision bekämpft diese Ausführungen als rechtsirrtümlich. Die preußisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft möge als ein gesellschaftliches oder genossenschaftliches Verhältnis aufzufassen sein, aber es sei zugleich öffentlich-rechtlicher Natur, und es könnten darauf die Vorschriften des bürgerlichen Rechts nicht ohne weiteres angewendet werden. Entscheidend sei vielmehr in erster Linie der Staatsvertrag, der nach seinem Inhalte und an der Hand der Entstehungsgeschichte, sowie den beiderseitigen sonst abgegebenen, die Absicht der Vertragschließenden zum Ausdruck bringenden, protokollarisch festgelegten Erklärungen auszulegen sei. Nach diesen seien zwar etwaige Unfälle aus den Mitteln der gemeinschaftlichen Kasse zu vergüten; aber die rechtliche Vertretung der Gemeinschaft nach außen sei nach einer, durch das Großherzogliche Justiz-

Digitized by Google

ministerium auch veröffentlichten, protokollarischen Vereinbarung dem Fiskus desjenigen Staates, um dessen Bahn es sich im gegebenen Fall handele, vorbehalten. Die Auffassung des Berufungsgerichts würde zu der gewiß nicht beabsichtigten Konsequenz führen, daß, wie der preußische Staat für alle auf hessischen Staatsbahnen vorkommenden Unfälle, so auch für solche auf preußischen der hessische Staat haftbar wäre.

Dieser Angriff konnte keinen Erfolg haben. Durch den Staatsvertrag ist für die in Artikel 6 desselben bezeichneten hessischen Bahnen und den gesamten preußischen Staatseisenbahnbesitz, ohne Veränderung der Eigentumsverhältnisse an den Bahnen selbst, eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft geschaffen worden, in der Weise, daß der Betrieb der vereinigten Bahnen für Rechnung beider Staaten erfolgt, die sämtlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben gemeinsam sind und der Überschuß nach einem speziell festgestellten Maßstabe verteilt wird (Art. 6 ff.). Der Betriebsgemeinschaft entspricht eine Verwaltungsgemeinschaft. Zentralbehörde für diese ist das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, in welchem ein hessischer Beamter die Funktion eines etatsmäßigen vortragenden Rates bekleidet, und speziell mit der Bearbeitung von die hessischen Bahnen betreffenden Angelegenheiten beschäftigt wird (Vertrag-Artikel 13 unter 1, Schlußprotokoll dazu vom 23. Juni 1896 unter VII Abs. 1, hessisches Regierungsblatt 1896 S. 200 ff.), (Bekanntmachung des hessischen Finanzministeriums vom 16. Dezember 1896, ebenda S. 211). Mit der unmittelbaren Leitung und Beaufsichtigung der zur Gemeinschaft gehörigen hessischen Bahnen sind zwei Eisenbahndirektionen beauftragt, die zu Mainz und die zu Frankfurt a. M. die erstere führt, „um auch äußerlich die Beziehungen beider Staaten zu dem Gemeinschaftsverhältnis zum Ausdruck zu bringen“ (vergleiche die Begründung der den Vertrag betreffenden preußischen ständischen Vorlage in den Drucksachen des Hauses der Abgeordneten, XVIII. Legislaturperiode, IV. Session (1896/97) Bd. I No. 5 S. 46), die Bezeichnung Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion, in dieselbe sind fünf hessische Beamte eingetreten, zwei solche sollen ihr dauernd angehören; vor Besetzung der übrigen Stellen soll die hessische Regierung gehört werden. In der — nur die Bezeichnung Königlich preußische führenden — Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. befinden sich zwei hessische Mitglieder; mindestens eines soll immer vorhanden sein. (Vertrag-Artikel 13 unter 2, 3, Artikel 14 unter 1, 2, Artikel 15 unter 4, Schlußprotokoll unter VII, VIII.)

Für die beiden Direktionen ist — entsprechend dem preußischen Gesetz vom 1. Juni 1882 — ein gemeinschaftlicher Bezirkseisenbahnrat gebildet, von dem zwei hessische Vertreter für den preußischen Landeseisenbahnrat gewählt werden. (Vertrag-Artikel 18 unter 4.)

Digitized by Google

Die auf hessischem Gebiete gelegenen Dienststellen der Verwaltungsgemeinschaft führen die Bezeichnung als Großherzoglich hessische, soweit als die gleichen Stellen in Preußen die Bezeichnung als Königlich preußische führen. (Vertrag-Artikel 13 unter 4.)

Aus diesen Bestimmungen und dem sonstigen Inhalte des Vertrags ist nicht zu entnehmen, daß es in der Absicht der kontrahierenden Staaten gelegen habe, in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft eine Einrichtung zu schaffen, welcher der Charakter selbständiger juristischer Persönlichkeit zukommen soll, sei es in der Art, daß sie einen zu einer Einheit verschmolzenen preußisch-hessischen Eisenbahnfiskus darstellen, sei es, daß sie als selbständiger Träger von Rechten und Pflichten neben dem preußischen und dem hessischen Eisenbahnfiskus bestehen solle. Direkt gegen eine solche Auffassung spricht die von der Revision hervorgehobene, in die Begründung der preußischen Vorlage aufgenommene (angezogene Drucksachen S. 45), von dem hessischen Justizministerium besonders bekannt gegebene protokollarische Erklärung der kontrahierenden Staaten, wonach „in Angelegenheiten der Finanzgemeinschaft rücksichtlich der preußischen Staatsbahnen der preußische, rücksichtlich der hessischen Staatsbahnen der hessische Fiskus das durch die Eisenbahndirektionen zu vertretende Rechtssubjekt sein soll." Denn damit ist ausgesprochen, daß die Träger der aus der Gemeinschaft hervorgehenden Rechte und Pflichten die beiden Staaten seien, also nicht die Gemeinschaft als selbständiges Rechtssubjekt.

Die Auffassung der Vorinstanz, welche die durch den Staatsvertrag begründete Gemeinschaft der beiden Staaten in zivilrechtlicher Beziehung als ein der Gesellschaft entsprechendes Rechtsverhältnis angesehen hat, erscheint hiernach zutreffend. Wenn dieselbe aber weiter, weil der Betrieb von Eisenbahnen den Gegenstand des gemeinsamen Unternehmens bildet, angenommen hat, daß die Gemeinschaft zivilrechtlich nach den Grundsätzen über die offene Handelsgesellschaft zu beurteilen sei, so lassen sich hiergegen allerdings erhebliche Bedenken erheben, da es nicht nur zweifelhaft erscheint, ob das Requisit einer gemeinschaftlichen Firma gegeben sei, sondern auch erhebliche Gründe sich gegen eine solche Beurteilung aus dem Umstande ergeben, daß die in Frage stehende Gemeinschaft vor allem staatsrechtlicher Natur ist und in erster Reihe nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts beurteilt werden muß.

Einer Entscheidung hierüber bedarf es jedoch nicht, denn auch wenn die Anwendung der Vorschriften über die offene Handelsgesellschaft für ausgeschlossen erachtet werden müßte, würde doch zu einer Beachtung des in Rede stehenden Revisionsangriffs nicht zu gelangen sein. Nach dem, was oben aus dem Inhalte des Staatsvertrags wieder-

Digitized by Google

gegeben worden ist, erscheint es nämlich zweifellos, daß der preußische Staat bezüglich der von Hessen in die Gemeinschaft eingeworfenen Bahnen zum mindesten neben dem hessischen Staate Betriebsunternehmer im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes ist. Er ist inbezug auf diese Bahnen keineswegs nur an den Erträgnissen interessiert und beteiligt; es ist ihm vielmehr auch hinsichtlich der Leitung und Beaufsichtigung ein durchaus wesentlicher Einfluß eingeräumt, da die Bahnen einem preußischen Ministerium als der Zentralbehörde unterstellt sind, und unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung Behörden obliegt, die in erster Linie solche des preußischen Staates sind, dem auch allein die Ernennung der Vorstände dieser Behörden vorbehalten ist.

Ist aber der jetzt beklagte Staatsfiskus hiernach jedenfalls Mitunternehmer für die hier in Frage stehende Bahnstrecke F.—H., die der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. unterstellt ist (vgl. die Bekanntmachung des hessischen Finanzministeriums vom 24. März 1897, Regierungsblatt S. 58, 59), so haftet er auch, und zwar als Gesamtschuldner, für den aus dem Unfall vom 20. September 1899 dem Kläger erwachsenen Schaden. Ob dies bei einer Legalobligation der hier in Frage stehenden Art aus allgemeinen Grundsätzen des gemeinen Rechts abgeleitet werden könnte (vgl. die Vorschriften über die Haftung mehrerer Bewohner eines Raumes bei der actio de dejectis et effusis in lex 1 § 10, lex 2, 3 Dig. 9, 3), kann dahin gestellt bleiben; denn die Beantwortung dieser Frage ist nicht aus dem Landrecht, sondern aus dem Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 zu entnehmen. Eine ausdrückliche Vorschrift hierüber enthält dieses Gesetz allerdings nicht; nach seinem Grund und Zweck erscheint aber die Annahme berechtigt, daß, wenn durch die auf den Betrieb einer Bahn gerichtete Tätigkeit mehrerer Unternehmer ein Unfall herbeigeführt worden ist, jeder von ihnen nach Maßgabe des Gesetzes für den entstandenen Schaden voll einzustehen habe.

Das ist in der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts (Entscheidungen Bd. 21 S. 362 ff., Bd. 23 S. 1 ff.) und des Reichsgerichts (Eger, eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 3 S. 109 ff., sächs. Archiv für bürgerliches Recht usw., Jahrg. 1900 S. 617 ff.) für die Fälle angenommen worden, wo beim Betriebe zweier Eisenbahnen auf demselben Bahnkörper durch verschiedene selbständige Betriebsunternehmer oder an einer Kreuzungsstelle zweier Bahnen infolge eines zufälligen Zusammentreffens der beiderseitigen Betriebstätigkeit ein Mensch getötet oder verletzt worden ist, und es liegt kein Grund vor, die Sache anders zu beurteilen, wenn sich, wie hier geschehen, mehrere Unternehmen zu einem gemeinschaftlichen Bahnbetriebe vereinigt haben. (Vergl. auch Eger, Haftpflichtgesetz, 5. Aufl., S. 91 ff. unter III, Endemann, Haftpflicht der

Digitized by Google

Eisenbahnen, 3. Aufl., S. 46, Westerkamp in Endemanns Handbuch des deutschen Handelsrechts, Bd. III, Buch 3, S. 645 ff., Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt a. M. in Egers eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Bd. 4 S. 76 ff.).

An dieser aus den Bestimmungen des Reichsgesetzes sich ergebenden Beurteilung würde durch den in Frage stehenden Staatsvertrag nichts haben geändert werden können (vgl. auch Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Art. 56); er enthält aber auch nichts hierüber und auch die von der Revision angeführte, oben bereits erwähnte protokollarische Erklärung läßt in keiner Weise erkennen, daß man dabei die Frage, ob bei Eisenbahnunfällen eine Solidarhaftung der beiden Staaten stattfinde, im Auge gehabt habe.

Wenn die Revision weiter darauf hingewiesen hat, daß bei der Annahme einer Solidarhaftung des preußischen Eisenbahnfiskus für die Folgen eines Unfalles auf einer hessischen Strecke sich die Folgerung ergeben würde, daß umgekehrt auch der hessische Staat für jeden auf irgend einer Strecke der preußischen Staatsbahnen vorkommenden Unfall einzustehen habe, so würde diese praktisch übrigens kaum erhebliche Konsequenz an der aus dem Haftpflichtgesetz zu entnehmenden Beurteilung natürlich ebenfalls nichts ändern können; es mag indes darauf hingewiesen werden, daß nach dem Staatsvertrage die Stellung Hessens bezüglich der preussischen Staatsbahnen, was die Leitung und Beaufsichtigung betrifft, keineswegs derjenigen gleich ist, die Preußen bezüglich der hessischen Bahnen einnimmt.

Prozeßrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 2. Oktober 1902 in Sachen des Arbeiters E. W. zu F., Beklagten und Revisionsklägers, wider den Königlich preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu B., Kläger und Revisionsbeklagten.

Wird im Falle der Verurteilung zu künftig fällig werdenden wiederkehrenden Leistungen — z. B. aus dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 — auf Grund einer wesentlichen Änderung derjenigen Verhältnisse, welche für die Verurteilung zu der Entrichtung der Leistungen, für die Bestimmungen der Höhe der Leistungen oder der Dauer ihrer Entrichtung maßgebend waren, die Klage auf entsprechende Abänderung des Urteils erhoben (§ 323 der Reichszivilprozeßordnung), so ist dieselbe abweichend von der Vorschrift des § 767 a. a. O. nicht bei dem früheren Prozeßgericht erster Instanz anzustrengen; für die Zuständigkeit finden vielmehr die allgemeinen Vorschriften Anwendung.

Aus den Gründen:

Wegen einer Verletzung, die der Beklagte am 11. September 1899 im Betriebe der Eisenbahn erlitten hat, ist der Kläger vom Landgericht

Digitized by Google

zu B. durch rechtskräftiges Urteil vom 27. März 1900 zur Zahlung einer Monatsrente von 80 ℳ an den Beklagten verurteilt worden. Mit der bei demselben Gericht erhobenen Klage begehrt jetzt Kläger die Feststellung, daß dem Beklagten, dessen völlige Heilung behauptet wird, die Rente nicht mehr zukomme.

Beklagter hat die Zuständigkeit des Landgerichts bestritten, weil er nicht in dessen Bezirk wohne und der Gerichtsstand des § 767 der Zivilprozeßordnung nicht begründet sei.

Das Landgericht hat klaggemäß verurteilt. Die Berufung des Beklagten ist zurückgewiesen. Er hat Revision eingelegt und beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben und nach seinem Antrage in der Berufungsinstanz die Klage abzuweisen. Der Kläger hat den Antrag gestellt, die Revision zurückzuweisen.

Die Möglichkeit, eine rechtskräftige Verurteilung zu künftig fällig werdenden wiederkehrenden Leistungen nachträglich abzuändern, wenn eine wesentliche Änderung derjenigen Umstände eingetreten war, die für die Bestimmung der Höhe der Leistungen maßgebend gewesen waren, geben die bis zum 1. Januar 1900 geltenden Reichsgesetze nur durch § 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. Landesgesetzlich war die Rechtskraft solcher Urteile auch durch § 119 Teil I Titel 6 des Allgemeinen Landrechts und Artikel 209, 210 des Code civil beschränkt gewesen. Besonders die Klagen aus § 7 Abs. 2 a. a. O. haben die Streitfrage hervorgerufen, ob sie als Einwendungen gegen den durch das frühere Urteil festgestellten Anspruch sich darstellten und darum für sie der Gerichtsstand des § 686 der Zivilprozeßordnung begründet sei. Aber der frühere § 7 Abs. 2 ist durch Artikel 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch aufgehoben. An seine Stelle ist § 323 der Zivilprozeßordnung getreten, durch den die erwähnte Möglichkeit, auf die Abänderung früherer rechtskräftiger Urteile zu klagen, allgemein gegeben ist. Dadurch haben die Klagen, auch soweit es sich um die Änderung einer nach dem Haftpflichtgesetz zu erkennenden Rente handelt, eine neue gesetzliche Grundlage erhalten.

Die Klage aus § 323 der Zivilprozeßordnung ist nicht eine Fortsetzung des durch das frühere Urteil abgeschlossenen Prozesses. Denn mit ihr wird ein neuer, nachträglich entstandener Tatbestand geltend gemacht, der dem Kläger einen Anspruch auf die Abänderung der durch das frühere Urteil festgestellten Leistungspflicht gibt. In den Fällen, wo der früher Verurteilte als Kläger die Beseitigung oder Minderung des früher durch Urteil festgestellten Anspruchs verlangt, läßt sich allerdings die Klage als eine Einwendung bezeichnen, die diesen Anspruch selbst betrifft, und dann würde die Fassung des § 767 seine Anwendung auf

Digitized by Google

diese Fälle vielleicht zulassen. Allein so oft es sich um einen Anspruch des früheren Klägers auf Erhöhung der früher ihm zuerkannten Rente handelt, ist die Anwendung des § 767 ausgeschlossen; denn er befaßt sich ausdrücklich nur mit Einwendungen des Schuldners gegen die Vollstreckung des früher ergangenen Urteils. Darin liegt der Beweis, daß es unrichtig sein würde, aus der bloßen Möglichkeit, einem Teile der Klagen aus § 323 die Bezeichnung von Einwendungen im Sinne des § 767 zu geben, die Folge zu ziehen, daß sie mit Notwendigkeit diesem Gesetz zu unterstellen seien. Seine Worte enthalten ein zwingendes Argument dafür nicht, und die Zweckmäßigkeitsgründe sprechen überwiegend gegen solche Auslegung. Es erscheint geboten, die Klagen aus § 323 nicht nach einem rein äußerlichen Merkmale in zwei Gruppen zu scheiden, von denen für die eine ein ausschließlicher Gerichtsstand begründet ist, für die andere nicht.

Diese Erwägung führt zu dem Ergebnis, daß die hier vorliegende Klage aus § 323 nicht zu den Einwendungen gehört, für die der Gerichtsstand des § 767 der Zivilprozeßordnung begründet ist. Die Zuständigkeit des hier angegangenen Gerichts ist aber aus einer anderen gesetzlichen Bestimmung nicht abzuleiten, daher aber Beklagter berechtigt, der erhobenen Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichts erster Instanz zu widersprechen. Demnach mußte das angefochtene Urteil aufgehoben und in der Sache selbst auf Abweisung der Klage erkannt werden.

Wegerecht.

Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts, IV. Senats, vom 18. Dezember 1902, in der Verwaltungsstreitsache der Stadtgemeinde B., Klägerin wider die Polizeiverwaltung zu B. und den Eisenbahnfiskus, Beklagte.

1. Das Eisenbahnunternehmen dient dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht minder als der öffentliche Weg. Wenn die Anlage einer Wegeunterführung in einer bestimmten Breite landespolizeilich genehmigt und im Einklange mit dem genehmigten Projekte ausgeführt ist, so kann von einem Verschulden des Eisenbahnunternehmers wegen einer durch die Unterführung verursachten Einengung der Straße keine Rede sein.

2. Nach § 4 des Eisenbahngesetzes kann eine Veränderung der zweifellos einen konstruktionellen Bestandteil der Eisenbahnanlage bildenden Unterführung nicht ohne Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgen, der darüber zu entscheiden hat, ob und in welcher Art die Vornahme dieser Veränderung erfolgen dürfe und welche sonstigen Bedingungen etwa an die Erteilung der Genehmigung zu knüpfen seien. Die Wegepolizeibehörde wird bei Fällen dieser Art eine von dem Mangel der Unbestimmtheit freie Anordnung nur erlassen können, nachdem sie sich über die Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und die von diesem zu stellenden Bedingungen vergewissert hat. Gegebenenfalls muß es ihr überlassen bleiben, sich vorgängig ein ministeriell genehmigtes Projekt als Unterlage für die zu stellende Anforderung zu beschaffen.

Digitized by Google

Aus den Gründen:

Ein früherer Teil der Provinzialstraße B.—H. bildet gegenwärtig unter der Bezeichnung „H.-Straße" eine im Eigentum der Stadtgemeinde B. stehende städtische Straße.

Die Straße wird von der Fahrbahn der vormaligen Rheinischen Eisenbahngesellschaft geschnitten, deren auf Grund der Konzessionsurkunde vom 20. November 1871 und des landespolizeilich festgestellten Projekts ausgeführtes Bahnunternehmen durch Gesetz vom 14. Februar 1880 für den preußischen Staat erworben ist. Der landespolizeilichen Festsetzung entsprechend ist von jener Eisenbahngesellschaft an der Schnittstelle von Bahndamm und Straße eine Unterführung angelegt, welche eine Durchlaßbreite von nur 7,35 m besitzt und von dem Eisenbahnfiskus, soweit die Stützmauern in Frage kommen, im übrigen aber von der Stadtgemeinde unterhalten wird. Die Straße selbst ist 15 m breit.

Die seit der Bahnanlage eingetretene Vermehrung des Verkehrs, dessen derzeitiger Umfang durch eine auf Veranlassung des Regierungspräsidenten zu A. im Jahre 1900 vorgenommene statistische Erhebung ermittelt ist, veranlaßte die Stadt, mit der Eisenbahndirektion zu E. über eine finanzielle Beteiligung des Eisenbahnfiskus an der Verbreiterung der Unterführungsstrecke in Verhandlung zu treten. Diese lehnte jede Verpflichtung hierzu ab, und der mehrfach von der Stadt um sein Einschreiten als Landespolizeibehörde angegangene Regierungspräsident bezeichnete das gewünschte Vorgehen als rechtlich unzulässig. Er vertrat hierbei in Übereinstimmung mit der Königlichen Eisenbahndirektion den Standpunkt, daß dem Eisenbahnfiskus lediglich die Unterhaltung des Unterführungsbauwerks obliege, der durch die landespolizeiliche Festsetzung geschaffene Zustand nicht einseitig zu Ungunsten des Fiskus geändert werden dürfe und daß nach § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 lediglich der Minister der öffentlichen Arbeiten über die geplante Änderung der Eisenbahnanlage zu befinden habe.

Unter dem 7. Dezember 1900 verfügte darauf die Stadtpolizeiverwaltung an den Magistrat, daß die Stadtgemeinde die H.-Straße im wegepolizeilichen Interesse innerhalb der Eisenbahnunterführung bis auf 15 m zu verbreitern habe.

Der Magistrat erhob ab 12. Dezember Einspruch, der durch Beschluß von demselben Tage zurückgewiesen wurde. Die Stadtgemeinde klagte darauf gegen die Polizeiverwaltung und den als Drittverpflichteten in Anspruch genommenen Eisenbahnfiskus mit dem Antrage:

> unter Abänderung der wegepolizeilichen Verfügung der Beklagten zu 1 vom 7. Dezember 1900 dem Beklagten zu 2 aufzugeben, die

Digitized by Google

beiderseitigen Stützmauern der Eisenbahnunterführung auf seine Kosten soweit zurückzuziehen, daß seitens der Klägerin eine Erbreiterung des Straßenkörpers bis auf 15 m vorgenommen werden könne.

Im Laufe des Streitverfahrens ergänzte die Klägerin diesen Antrag in der Weise, daß sie eventuell die Verurteilung des Eisenbahnfiskus zur Zahlung einer vorläufigen Beitragssumme von 100 000 ℳ an die Klägerin unter Bestätigung der angegriffenen Verfügung, eventualissime aber die Aufhebung der angefochtenen Verfügung forderte.

Nachdem die Königliche Eisenbahndirektion zu E. die Erklärung abgegeben hatte, daß sich in ihren Akten kein für die Aufklärung der Verpflichtungsfrage verwertbares Material befinde, und nachdem die Akten der Königlichen Regierung zu A., betreffend den Bau einer Eisenbahn von W. nach D., seitens der Eisenbahngesellschaft in dem Verhandlungstermin vorgelegt waren, erkannte der Bezirksausschuß zu A. am 20. März 1901 auf kostenpflichtige Klageabweisung, ließ das Pauschquantum außer Ansatz und setzte den Wert des Streitgegenstandes auf 100 000 ℳ fest.

Die Klägerin hat gegen diese Entscheidung, deren Sachdarstellung und Begründung in Bezug genommen wird, frist- und formgerecht die Berufung eingelegt. Die Vertreterin des Eisenbahnfiskus hat in dieser Instanz den landespolizeilich geprüften und ministeriell genehmigten Nivellements- und Situationsplan der Bahnstrecke W.—H. eingereicht und im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten die von diesem durch Schreiben vom 27. September 1902 ausdrücklich gutgeheißene Erklärung abgegeben, die angefochtene Verfügung greife in die Zuständigkeit des genannten Ministers ein, sie stelle keinen Akt der Wegeunterhaltung, sondern einen solchen der Planfeststellung dar, da Wegeüber- und Unterführungsbauwerke wesentliche Bestandteile der Bahn seien. Die Feststellung der Bahn in ihrer Durchführung durch alle Zwischenpunkte, sowie ihrer Konstruktionsverhältnisse sei durch die §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 in Verbindung mit § 158 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten. Das gleiche müsse selbstverständlich auch von jeder Änderung der einmal festgestellten Bahnanlagen gelten. Der Minister habe hiernach über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer solchen Änderung ebenso wie über die dem Unternehmer — gleichviel ob dieser der Staat oder ein Privatmann — hierbei eventuell zu machenden Auflagen zu befinden. Seine Entscheidung ergehe auf Grund sorgfältiger Prüfung durch die Landespolizeibehörden nach den für Eisenbahnbauten maßgebenden allgemeinen, im ganzen Bereiche der Monarchie zur Anwendung gelangenden Grundsätzen unter Berücksichtigung auch der

Digitized by Google

polizeilichen und Verkehrs- wie aller sonstigen öffentlichen Interessen. Da hier die Bedürfnisfrage ministeriell noch nicht geprüft sei, könne der Minister zu der beantragten Planänderung noch nicht Stellung nehmen.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Die H.-Straße ist unstreitig eine öffentliche Ortsstraße von B. und die Stadtgemeinde B. daher als die ordentliche Wegeunterhaltungspflichtige innerhalb des städtischen Kommunalbezirks verbunden, die fragliche Straße in einem den jeweilig obwaltenden Verkehrsrücksichten entsprechenden Zustande zu erhalten bezw. sie — erforderlichen Falles — in einen solchen Zustand zu versetzen. Eine Ausnahme von dieser allgemeinen Regel würde zu Lasten des Eisenbahnfiskus nur dann anzunehmen sein, wenn derselbe auf Grund eines besonderen öffentlich-rechtlichen Titels zu der Beseitigung der Unterführungsmauern von der für die Straßenverbreiterung benötigten Fläche für verpflichtet angesehen werden könnte. Ein solcher ist indessen weder von der Klägerin nachgewiesen noch sonst ersichtlich.

In Übereinstimmung mit dem von der Klägerin in der Berufungsinstanz gemachten Zugeständnis ergibt die Einsicht in die Konzessionsurkunde der . . . . Eisenbahngesellschaft, daß dieselbe keine auf die vorliegende Streitfrage bezügliche Bestimmung enthält.

Der im September 1872 in der Ministerialinstanz revidierte Nivellements- und Situationsplan läßt ersehen, daß der Unternehmerin die Herstellung einer 7,5 m breiten Unterführung der von B. nach H. führenden Chaussee in Station 121 aufgegeben war. Die damalige Breite der Chaussee an der fraglichen Stelle erhellt aus dem Plan nicht; seine Darstellung spricht dafür, daß die Chaussee 1872 noch nicht so breit war wie die gegenwärtige Straße. Die Klägerin hat in dem Schriftsatz vom 17. August 1901 auch zugestanden, daß die Stützmauern zur Zeit ihrer Herstellung nur teilweise auf dem Chausseekörper standen, sie behauptet nur, der weitaus größte Teil derselben habe sich schon damals auf dem Wegeterrain befunden.

Die Regierungsakten ergeben, daß bei der landespolizeilichen Prüfung gegen die Anlage der Unterführung und ihre Dimensionen nichts zu erinnern war und daß auch bei den späteren Verhandlungen über Abänderung einzelner Teile des Bahnprojekts die Unterführungsanlage niemals bemängelt worden ist. Ebensowenig findet sich eine ausdrückliche oder stillschweigende Bestimmung, nach welcher die Bahnunternehmerin sich bei einer etwa notwendig werdenden Verbreiterung der Straße bezw. der Unterführung beteiligen sollte. Einer besonderen Festsetzung hinsichtlich der Unterhaltungspflicht der Stützmauern bedurfte es nicht, weil

Digitized by Google

diese ein integrierender Bestandteil der Eisenbahnanlage sind; eine Auflage hinsichtlich der Mitwirkung bei der Unterhaltung des zwischen den Stützmauern liegenden Wegeteiles ist der Bahngesellschaft landespolizeilich nicht gemacht worden. Ihr ist nur eine bestimmt begrenzte Anlage — die Unterführung — aufgegeben, im übrigen ist sie in den Kreis des Wegeunterhaltungspflichtigen nicht hineingezogen worden, und damit entfällt, wie in der Entscheidung vom 31. Januar 1893, (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band XXIV Seite 222, Archiv für Eisenbahnwesen 1893 S. 789 ff. 1170) des näheren dargelegt ist, die Voraussetzung für die Heranziehung ihres Rechtsnachfolgers, des Eisenbahnfiskus, zu der fraglichen Leistung auf der Grundlage der Wegeunterhaltungspflicht.

Die Unhaltbarkeit der Ausführung der Klägerin, der Eisenbahnunternehmer habe bei der Herstellung der Unterführung die breite H.-Straße so stark eingeengt, daß hierin ein Verschulden zu erblicken sei, dessen Folgen er tragen müsse, bedarf keiner weiteren Darlegung. Das Eisenbahnunternehmen dient dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht minder als der öffentliche Weg, die Anlage der Unterführung ist landespolizeilich genehmigt und im Einklange mit dem genehmigten Projekt ausgeführt, von einem Verschulden kann hier also keine Rede sein.

Der Fall des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 liegt hier ebensowenig vor wie derjenige des § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. Steht hiernach fest, daß, falls die von der Wegepolizeibehörde geforderte Verbreiterung der Straße zustande kommt, die Ausführungskosten von der Klägerin als der ordentlichen Wegeunterhaltungspflichtigen getragen werden müssen, und war andererseits die Wegepolizeibehörde nach § 56 des Zuständigkeitsgesetzes zu der von ihr gemachten Auflage an sich berechtigt, so war ihre Anordnung doch aus einem anderen Grunde nicht aufrecht zu erhalten.

Nach § 4 des Eisenbahngesetzes kann eine Veränderung der zweifellos einen konstruktionellen Bestandteil der Eisenbahnanlage bildenden Unterführung nicht ohne Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgen. Es könnte deshalb in Frage kommen, ob die beklagte Polizeiverwaltung überhaupt befugt sein möchte, ohne diese Zustimmung eine Anordnung zu treffen, deren Ausführung notwendig einen Eingriff in die genehmigte Bahnanlage bedingt, oder ob die Polizeiverwaltung die Einholung der erforderlichen Zustimmung dem Wegebaupflichtigen überlassen kann. Vorliegend bedarf es einer Erörterung dieser Fragen nicht. Denn hier steht jedenfalls noch völlig dahin, ob und in welcher Art die Vornahme dieser Veränderung wird erfolgen dürfen und welche sonstigen Bedingungen die Zentralinstanz etwa an die Erteilung der Genehmigung knüpfen wird. Wegepolizeibehörde und Verwaltungsrichter

Digitized by Google

können bei dieser Sachlage die Art, den Umfang und die Kosten der geforderten Leistung in keiner Weise übersehen, und damit fehlt auch jeder Maßstab für eine Abwägung des obwaltenden Verkehrsbedürfnisses gegen die der Unterhaltungspflichtigen durch seine Befriedigung erwachsenden Aufwendungen. Die streitige Anordnung stellt sich hiernach als eine so unbestimmte dar, daß sie auch der Verpflichteten keinen auch nur einigermaßen sicheren Anhalt für den Umfang der geforderten Leistungen gewährt, sie mußte daher im Einklange mit der ständigen Rechtsprechung des unterzeichneten Gerichtshofes außer Kraft gesetzt werden. — Vgl. die bei Germershausen „Das Wegerecht" Bd. I S. 425 in Note 17 und 18 aufgeführten Entscheidungen.

Bei der besonderen Lage des vorliegenden Falles wird die Wegepolizeibehörde eine von dem Mangel der Unbestimmtheit freie Anordnung nur erlassen können, nachdem sie sich über die Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und die von diesem für den Fall der Weiterrückung der Stützmauern zu stellenden Bedingungen vergewissert hat; es muß ihr daher, falls sie eine Wiederholung der gemachten Auflage für unerläßlich erachten sollte, überlassen bleiben, sich vorgängig ein ministeriell genehmigtes Projekt als Unterlage für die zu stellende Anforderung zu beschaffen.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Königlichen Oberverwaltungsgerichts.[1])

I. Straßen- und Wegebau.

Straßenherstellungskosten. Voraussetzungen für die Entstehung der Beitragspflicht.

Endurteile (IV.) vom 2. Dezember 1901, Entschd. Bd. 40 S. 98, 101.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, § 87.

Die Verpflichtung zur Beitragsleistung zu den Straßenherstellungskosten wird begründet, wenn das Grundstück, auf dem gebaut wird, unmittelbar an die Straße grenzt. Ein Gebäude hat, auch wenn es die Straße nicht unmittelbar berührt, sondern von ihr räumlich getrennt ist, dennoch als „an ihr errichtet" zu gelten, sofern es nur mit der Straße wirtschaftliche Verbindungen und Beziehungen hat.

[1]) In Betreff der bereits früher im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlichten entsprechenden Zusammenstellungen vgl. Archiv 1899 S. 1093, 1900 S. 833 und S. 1227, 1901 S. 1119, sowie 1902 S. 942.

Digitized by Google

Jede Errichtung eines Gebäudes an einer neuen Straße läßt die Beitragspflicht neu entstehen, auch wenn es an Stelle eines älteren errichtet wird, oder wenn die gleiche Pflicht schon vorher durch Errichtung eines Gebäudes an einer anderen Stelle des Grundstücks begründet worden war. Die Verjährung der einen Verpflichtung läßt die andere unberührt; nur die materielle Tilgung trifft den ihnen gemeinsamen Gegenstand und läßt sie alle erlöschen.[1])

Wenn ein Gebäude nach Fertigstellung der Straße errichtet wird, beginnt die dreijährige Verjährungsfrist gemäß § 87 Abs. 1 Ziff. 2 des Kommunalabgabengesetzes mit dem Ablaufe des Rechnungsjahres, in welchem der Bau vollendet worden ist.

Straßenherstellungskosten. Anliegerbeiträge bei Unternehmerstraßen.

Endurteile (IV.) vom 6. Mai und 4. Juli 1901, Entschd. Bd. 40 S. 103, 107.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Eine Stadtgemeinde kann keinen Anspruch auf Beiträge zu dem Ausbau einer Straße aus § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 herleiten, wenn die Straße gar nicht von der Stadtgemeinde selbst, sondern von einem Dritten als Unternehmer angelegt ist. Dabei ist es auch unerheblich, ob etwa die Ausführung einzelner oder aller für die Herstellung der Straße erforderlichen Arbeiten durch Organe der Stadtgemeinde erfolgt ist, sofern die Herstellung durch diese Organe nur im Auftrage, auf Kosten und für Rechnung des Unternehmers bewirkt ist. Denn dann bleibt immer der Unternehmer derjenige, der die Straße angelegt hat. Entscheidend ist nach dem Gesetze, ob die Stadtgemeinde ihrerseits Kosten für die Anlegung der Straße aufgewendet hat; denn der Anspruch auf Beiträge aus § 15 a. a. O. ist nur ein Anspruch auf Erstattung des von der Stadt Aufgewendeten.[2])

Umfang der Wegebaulast. Neue Wege.

Endurteil (IV.) vom 6. Januar 1902, Entschd. Bd. 40 S. 223.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55 ff.

Die Wegebaulast schließt auch die Verpflichtung des Wegebaupflichtigen in sich, im Falle des Verkehrsbedürfnisses neue Wege anzu-

[1]) Vgl. Urteil vom 3. März 1902, Entschd. Bd. 41 S. 128.

[2]) Wenn der Ausbau der Straße von dem Unternehmer nicht vollendet, die Weiterführung vielmehr nachträglich von der Gemeinde übernommen und auf eigene Kosten beendet wird, so kann die Gemeinde nur diejenigen Anlieger zu den von ihr aufgewendeten Kosten heranziehen, die nach dem Übernahmebeschlusse und dessen Kundgebung Gebäude an der Straße errichtet haben. (Endurteil vom 12. Mai 1902, Entschd. Bd. 41 S. 132.)

Digitized by Google

legen, falls nicht etwa, wie in der Provinz Hannover, abweichende Sonderbestimmungen bestehen. Wenn das zu dem neuen Wege erforderliche Gelände nicht oder nicht vollständig im Eigentum des Wegebaupflichtigen steht, muß er es erwerben, wenn nötig, im Wege der Enteignung.

Unterhaltung eines von der Eisenbahnverwaltung zufolge landespolizeilicher Anordnung verlegten öffentlichen Weges.

Endurteil (IV.) vom 19. Dezember 1901, Entschd. Bd. 40 S. 229.

Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, § 4.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, § 63.

Wenn anläßlich des Baues einer Eisenbahn auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 die Verlegung eines öffentlichen Weges angeordnet, dabei aber keine ausdrückliche Bestimmung über die fernere Unterhaltung getroffen ist, so ist davon auszugehen, daß in der Verpflichtung zur Unterhaltung des verlegten Weges nur insofern eine Veränderung eintreten sollte, als der Eisenbahnunternehmer diejenige Vermehrung der Wegebaulast zu tragen hat, die sich als Folge der durch die Bahnanlage veranlaßten Veränderung oder Verlegung des Wegezuges ergibt.

Wenn die Beteiligten darüber streiten, in welchem Umfange der Eisenbahnunternehmer an der Wegeunterhaltung teilzunehmen habe, muß eine demzufolge angestellte Klage im Verwaltungsstreitverfahren, um dem Erfordernisse des § 63 des Landesverwaltungsgesetzes zu genügen, den Antrag auf Feststellung eines zahlenmäßig bestimmten Anteils an der Unterhaltungslast enthalten. Auch mit der Feststellungsklage kann dem Richter nur ein ganz bestimmtes Rechtsverhältnis, über dessen Bestehen oder Nichtbestehen die Parteien streiten, zur Feststellung unterbreitet werden. Für ein Ermittelungsverfahren, bei welchem beide Parteien denselben Antrag stellen und die zahlenmäßige Feststellung eines dem Grunde nach unstreitigen Rechtsverhältnisses vom Richter begehren, ohne in bezug auf die Zahlen einander widersprechende Forderungen zu erheben, ist das Verwaltungsstreitverfahren nicht gegeben.

Im Rahmen der Klage aus § 56 Abs. 5 des Zuständigkeitsgesetzes kann nur darüber entschieden werden, wem von den Parteien gegenwärtig die öffentlich-rechtliche Unterhaltungslast obliegt; welche Folgen sich daraus für den Fall einer Ablösung ergeben, ist aber im Verwaltungsstreitverfahren nicht festzustellen. Auch wenn der Beklagte verpflichtet ist, einen Teil der Wegebaulast zu tragen, so läßt sich doch

daraus für ihn keine öffentlich-rechtliche Verpflichtung herleiten, an den Wegebaupflichtigen eine seinem Anteile an der Unterhaltungslast entsprechenden Summe zu zahlen.

Erstattungsanspruch wegen irrtümlich ausgeführter Wegeunterhaltung.

Endurteil (IV.) vom 21. November 1901, Entschd. Bd. 40 S. 233.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Wenn jemand in der Meinung, wegebaupflichtig zu sein, für die Unterhaltung eines öffentlichen Weges Aufwendungen gemacht hat, und sich nachher ergibt, daß die öffentlich-rechtliche Wegebaupflicht einem andern obliegt, so hat er als „Beteiligter" im Sinne des § 56 Abs. 5 des Zuständigkeitsgesetzes wegen der von ihm gemachten Aufwendungen einen im Verwaltungsstreitverfahren verfolgbaren Erstattungsanspruch gegen den öffentlich-rechtlich Verpflichteten.

Wegen Erstattung von Aufwendungen dagegen, die ein Wegebaupflichtiger außerhalb des Bezirkes, in welchem er sich für öffentlich-rechtlich verpflichtet hielt und halten konnte, gemacht hat, steht ihm jedenfalls ein im Verwaltungsstreitverfahren verfolgbarer Anspruch nicht zu, da er in diesem Falle überhaupt nicht als ein „Beteiligter" im Sinne des Gesetzes anzusehen ist.

Streitigkeiten über die Verpflichtung zur Unterhaltung öffentlicher Wege. Anspruch auf Erstattung einer Leistung.

Endurteil (IV.) vom 18. November 1901, Entschd. Bd. 40 S. 237.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Bei Streitigkeiten zwischen Beteiligten über ihre öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Unterhaltung öffentlicher Wege kann der aus Gründen des öffentlichen Rechts auf Erstattung einer Leistung in Anspruch Genommene den Einwand erheben, daß der den Anspruch Verfolgende privatrechtlich zu der Leistung verpflichtet gewesen sei.

Für den Ersatzanspruch aus § 56 Abs. 5 und 6 des Zuständigkeitsgesetzes reicht es nicht aus, daß dem Beklagten die öffentlich-rechtliche Wegebaupflicht obliegt, und daß der Kläger behauptet, sie seinerseits erfüllt zu haben. Notwendige Voraussetzung des Anspruchs ist daneben, daß eine der privatrechtlichen Anspruchsformen — Geschäftsführung ohne Auftrag, nützliche Verwendung, Bereicherung — hinzukommt. Fehlt es an einer solchen privatrechtlichen Grundlage, so kann kein Erstattungsanspruch entstehen. —

Digitized by Google

Bei der im § 56 Abs. 5 a. a. O. gegebenen Feststellungsklage handelt es sich immer um die Feststellung, daß nicht der Kläger, sondern der Beklagte die Pflicht zur Unterhaltung des betreffenden öffentlichen Weges habe. Die Art der Unterhaltung kann nicht Gegenstand der Klage sein, sondern nur die Pflicht zur Unterhaltung. Der Dritte hat kein Recht, von dem Wegebaupflichtigen eine bestimmte Art der Unterhaltung zu fordern; dieses Recht steht nur der Wegepolizeibehörde zu. —

Der Chausseebaupflichtige ist auch gehalten, auf Verlangen der zuständigen Polizeibehörde die Chaussee zu verbreitern, soweit es im Interesse des öffentlichen Verkehrs notwendig wird.

Anfahrtsrampen zu Brücken im Zuge öffentlicher Wege.

Endurteil (IV.) vom 4. Juli 1901, Entschd. Bd. 40 S. 268.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55 ff.

Die Anfahrtsrampen, welche den Verkehr von einem öffentlichen Wege auf eine Brücke überleiten, sind weder Teile noch Zubehörungen der Brücke, sondern vielmehr Teile des Weges, in dessen Zuge sie liegen. Die durch einen Umbau der Brücke notwendig gewordenen Änderungen der Rampen sind daher nicht von dem Brückenbaupflichtigen, sondern von dem herzustellen, welchem kraft öffentlichen Rechts die Unterhaltung des Weges obliegt.[1]) Diese Grundsätze finden auch auf die Herstellung der Rampen zu einer Notbrücke Anwendung.

Daraus, daß ein Unternehmer, welcher eine öffentliche Straße zu einer Eisenbahnanlage benutzen will, seinerseits alle Anlagen herzustellen hat, welche zur Aufrechterhaltung des Verkehrs erforderlich sind, kann ein anderes nicht gefolgert werden, da sich dieser Fall mit dem eines Brückenumbaues gar nicht vergleichen läßt. Jener Unternehmer will die Straße zu seinen privaten, der Bestimmung der Straße an sich fremden Zwecken benutzen; der Brückenbaupflichtige erfüllt dagegen mit dem Umbau der Brücke die ihm obliegenden öffentlich-rechtlichen Pflichten, und die Brücke hat ebenso wie die Straße die Bestimmung, dem öffentlichen Verkehre zu dienen.

Wegeunterhaltung und Straßenbeleuchtung.

Endurteil (IV.) vom 25. November 1901, Entschd. Bd. 40 S. 434.

Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, § 3.

Eine Stadtgemeinde ist verpflichtet, auch eine von ihr nicht zu unterhaltende, im Stadtbezirke belegene, aber nicht zu den eigentlichen städti-

[1]) Vgl. Urteil vom 5. Mai 1902, Entschd. Bd. 41 S. 234.

Digitized by Google

schen Straßen gehörige Chausseestrecke ihrerseits zu beleuchten, wenn dies mit Rücksicht auf den daran erfolgten Anbau im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erforderlich wird. Diese Pflicht der Gemeinde besteht grundsätzlich, ohne daß es darauf ankommt, daß das Eigentum an dem Wegekörper der Provinz zusteht und die Wegeunterhaltungspflicht dem Kreise obliegt.

Wenn die Ortspolizeibehörde von der Stadtgemeinde die Beleuchtung einer solchen Chausseestrecke fordert, so handelt sie innerhalb ihrer Zuständigkeit. Die im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erforderlichen polizeilichen Maßregeln, insbesondere die Anordnung der Beleuchtung eines Weges, erscheinen hier nicht als chausseepolizeiliche, sondern als im örtlichen Verkehrsinteresse getroffene sicherheitspolizeiliche Verfügungen, zu deren Erlasse die örtlichen Polizeibehörden wohl befugt sind, da es zu ihren eigensten Aufgaben gehört, für die Sicherheit und Ordnung des örtlichen Verkehrs Sorge zu tragen.

Herstellung der Bahnhofszufuhrwege durch die wegebaupflichtigen Gemeinden.

Endurteil (IV.) vom 13. Oktober 1902, Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 191.

Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, §§ 4, 14.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55 ff.

Wenn bei einem Eisenbahnbau die Benutzung eines vorhandenen Privatweges als Zufuhrweg zu einem Bahnhofe für den öffentlichen Verkehr in Aussicht genommen, es aber bei der landespolizeilichen Prüfung und Abnahme der Bahn verabsäumt worden ist, über die künftige Unterhaltung dieses Weges Bestimmung zu treffen, so ist es auch nicht zur Schaffung eines öffentlichen Weges, welcher als allgemeiner Zugangsweg zum Bahnhofe zu dienen hätte, gekommen. Die damit entstandene, mit den Interessen des öffentlichen Verkehrs unvereinbare Lücke läßt sich, sofern eine Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung nicht nachträglich anzuerkennen ist, nur dadurch ausfüllen, daß die Anlegung eines öffentlichen Weges von dem ordentlichen Wegebaupflichtigen, also in der Regel von der Gemeinde, verlangt wird.

Straßenherstellungskosten; Entstehung und Umfang der Beitragspflicht.

Endurteil (IV.) vom 24. Februar 1902, Entschd. Bd. 41 S. 107.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Die Verpflichtung der Anlieger, gemäß § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 zu den Straßenbaukosten beizutragen, hat zwei Voraus-

Digitized by Google

setzungen, einmal: den Ausbau der Straße durch die Gemeinde und die Möglichkeit, die Kosten des Ausbaues zu berechnen; und zweitens: die Errichtung eines Gebäudes an der Straße. Die Verpflichtung der Anlieger kann daher jedenfalls nicht früher entstehen, als bis beide Voraussetzungen vorliegen, und auch der Inhalt und Umfang der Verpflichtung kann keinesfalls nach den in einem früheren Zeitpunkte gegebenen Verhältnissen bestimmt werden. Wenn daher ein Haus vor der Fertigstellung der Straße errichtet wird, so kann für die Beitragspflicht keinesfalls der Zeitpunkt der Errichtung maßgebend sein.

Ein unbebautes Grundstück wird dadurch nicht beitragspflichtig, daß es mit einem anderen Grundstücke, wofür die Beitragspflicht bereits früher zur Entstehung gekommen war, wirtschaftlich vereinigt wird. Andererseits kann sich die Beitragspflicht des anderen, schon bebauten Grundstücks nicht mehr erweitern, wenn die Pflicht dieses Grundstücks bereits vor der Vereinigung entstanden war. Denn der Umfang der Pflicht richtet sich nach dem Zeitpunkte ihrer Entstehung.

Wenn zu einem Hausgrundstücke zur Zeit der Entstehung der Forderung ein Hausgarten gehört, so ergreift die Beitragspflicht das ganze Grundstück, selbst wenn die Absicht besteht, das Gartenland später als Baustelle zu veräußern.

Kosten der Freilegung einer Straße.

Endurteil (IV.) vom 24. Februar 1902, Entschd. Bd. 41 S. 117.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Zu den Kosten der Freilegung einer Straße gehören auch die von der Gemeinde für die Versagung der Erlaubnis zur Errichtung von Gebäuden auf künftigem Straßengelände gezahlten Entschädigungen.

Die „erste Einrichtung" einer städtischen Straße.

a) Endurteil (IV.) vom 10. Juli 1902, Entschd. Bd. 41 S. 137.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Der Umfang dessen, was zur „ersten Einrichtung" einer städtischen Straße gehört, richtet sich nach dem „Programm" der Gemeindeverwaltung für die betreffende Straße. Über dieses Programm brauchen nicht jedesmal besondere, ausdrückliche Beschlüsse gefaßt zu werden. Das Programm kann sich vielmehr schon stillschweigend aus den Beschlüssen ergeben, welche die Ausführung bestimmter Arbeiten an der Straße betreffen, und es ist keineswegs notwendig, daß dabei noch besonders zum Ausdrucke gebracht wird, es sollten diese bestimmten Arbeiten zu der ersten Einrichtung der Straße gehören.

Digitized by Google

Auch die Entwässerung der Straße, die Ableitung der Tagewässer, muß noch zur ersten Einrichtung gerechnet werden. Dagegen dürfen die Kosten einer Veränderung des Straßenkörpers den Anliegern nicht in Rechnung gestellt werden, wenn sie allein durch die Anlegung einer Grundstücksentwässerung notwendig geworden sind.

---

b) Endurteil (IV.) vom 7. Juli 1902, Entschd. Bd. 41 S. 143.

Wenn eine bisherige Chaussee in eine städtische Straße umgewandelt wird, so gehört auch die von der Gemeinde beschlossene und ausgeführte Pflasterung der Chaussee zu der „ersten Einrichtung" der Straße.

Die Gemeinde kann Ersatz für alle Kosten verlangen, welche sie nach pflichtmäßigem Ermessen aufgewendet hat, um die gesamte Straßenanlage den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs entsprechend herzustellen, also unter Umständen auch für die Kosten des Anschlusses an Nebenstraßen.

Umwandlung eines privaten Kulturweges in einen öffentlichen Weg.

Endurteil (IV.) vom 5. Dezember 1901, Entschd. Bd. 41 S. 242.

Wenn ein Weg, welcher ursprünglich nur ein privater Kulturweg für die angrenzenden Ackerbesitzer gewesen ist und als solcher von einem Eisenbahnunternehmer auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 zu unterhalten war, nachher mit ausdrücklicher oder stillschweigender Zustimmung aller Beteiligten in einen öffentlichen Weg umgewandelt worden ist, so liegt die Wegeunterhaltung nicht mehr dem Eisenbahnunternehmer, sondern dem nach gemeinem Rechte Wegebaupflichtigen ob.

Unterhaltung eines öffentlichen Weges durch einen Eisenbahnunternehmer.

Endurteil (IV.) vom 20. Januar 1902, Entschd. Bd. 41 S. 246.

Die von einem Eisenbahnunternehmer bei Anlegung der Eisenbahn übernommene öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Unterhaltung eines öffentlichen Weges kann nicht nachträglich auf die Stadtgemeinde als die Trägerin der öffentlichen Wegebaulast abgewälzt werden, wenn nicht eine ausdrückliche oder stillschweigende, aus konkludenten Handlungen abzuleitende Übernahme des Weges als städtische Straße durch die Gemeinde dargetan wird. Eine solche kann noch nicht aus einer seitens der Stadtgemeinde für den Weg bewirkten Fluchtlinienfestsetzung und

Digitized by Google

auch daraus nicht hergeleitet werden, daß der Weg mehr oder weniger zusammenhängend mit Wohnhäusern besetzt ist.

II. Wasserrecht.

Benutzung städtischer Kanalisationsanlagen zu Vorflutzwecken.

Endurteil (III.) vom 24. Oktober 1901, Entschd. Bd. 40 S. 277.

Vorflutgesetz vom 15. November 1811, §§ 15 ff.

Behufs Entwässerung nach §§ 15 ff. des Vorflutgesetzes vom 15. November 1811 kann die Mitbenutzung in bedeckten Kanälen oder Röhrenleitungen bestehender städtischer Kanalisationsanlagen nicht zwangsweise in Anspruch genommen werden.

Die Kanalisationsanlagen stellen eine für die Vorflut bestimmte Einrichtung nicht dar. Ihre Benutzung richtet sich nach dem Ortsrechte sowohl überhaupt als auch namentlich in Bezug darauf, ob und wo das einzelne Grundstück an die Kanalisationsanlage anzuschließen ist. Nicht ausgeschlossen ist zwar, daß der Inhaber der Kanalisationsanlage sie freiwillig einem Einzelnen oder auch allgemein für Zwecke der Vorflut eröffnet; ein Zwang findet aber gegen ihn auf Grund der Vorflutgesetze nicht statt.

Rechtliche Natur der Leinpfadlast.

Endurteil (III.) vom 1. Mai 1902, Entschd. Bd. 41 S. 257.

Allgemeines Landrecht II 15, §§ 57 ff.

Die Leinpfadlast ist öffentlich-rechtlicher Natur und nicht eine Last, welche nach den Regeln des Privatrechts dem einen Grundstücke zum Vorteile des andern auferlegt ist. Sie hat ihren Grund in den sich aus der Natur der Ströme als öffentlicher Wasserstraßen ergebenden Bedürfnissen, und eine Berufung auf die privatrechtlichen Grundsätze über das Erlöschen der Grunddienstbarkeiten findet ihr gegenüber nicht statt. Der Umstand, daß tatsächlich der Leinpfadverkehr sich seit langer Zeit nur auf einem Flußufer bewegt hat, befreit daher das andere Ufer nicht von dieser gesetzlich ihm aufliegenden Last und schützt dessen Eigentümer nicht vor einer Verlegung des Leinpfades durch die Schiffahrtspolizeibehörde dorthin.

Andererseits ist die Regelung der Ausübung des Leinpfadverkehrs ebenso wie des Schiffahrtsverkehrs selbst Sache der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde, und diese ist daher auch befugt, den Leinpfadverkehr auf das eine Ufer zu beschränken und auf dem anderen Ufer zu verbieten. Ist dies geschehen, so sind die Eigentümer des Ufers, für

Digitized by Google

welches das Verbot erlassen ist, nicht verpflichtet, den Leinpfadverkehr, solange das Verbot besteht, auf ihren Grundstücken zu dulden.

Deichähnliche Erhöhungen der Erdoberfläche.

Endurteil (III.) vom 16. Januar 1902, Entschd. Bd. 41 S. 275.

Gesetz über das Deichwesen vom 28. Januar 1848, § 1.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 96.

Ablagerungen von zur Verschiffung oder zu anderweitiger Fortschaffung bestimmter Steine sind keine deichähnlichen Erhöhungen der Erdoberfläche im Sinne des § 1 des Deichgesetzes vom 28. Januar 1848 und bedürfen daher nicht der deichpolizeilichen Genehmigung. Das Deichgesetz bietet keine Handhabe, um derartigen Steinablagerungen, seien sie von kürzerer oder von längerer Dauer, entgegenzutreten.

III. Baupolizei.

Bauerlaubnis; Verwaltungsstreitverfahren im Falle ihrer Versagung; Fluchtliniengesetz.

Endurteile (IV.) vom 11. Juli und 24. Oktober 1901, Entschd. Bd. 40 S. 363, 371.

Landesverwaltungsgesetz vom 30 Juli 1883, §§ 127, 128.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 12.

1. Wenn die Genehmigung eines Bauvorhabens aus mehr als einem Grunde gänzlich versagt wird, kann die Klage im Verwaltungsstreitverfahren nur auf die Aufhebung der ganzen Verfügung gerichtet werden; eine Klage, welche die Aufhebung einzelner Gründe der Versagung beantragt, ist unzulässig. Der allein in Betracht kommende Inhalt der Verfügungen, die darin enthaltene polizeiliche Anordnung, besteht in dem Verbot, die Bauten, deren Genehmigung beantragt war, auszuführen. Nur gegen polizeiliche Gebote oder Verbote, nicht gegen die dafür gegebene Begründung, sind die Rechtsmittel der §§ 127, 128 des Landesverwaltungsgesetzes gegeben.

2. Ist dagegen die Bauerlaubnis erteilt, aber zugleich an Bedingungen geknüpft, so können diese Bedingungen Gegenstand des Angriffs durch Beschwerde oder Klage im Verwaltungsstreitverfahren sein. Derartige, einer polizeilichen Verfügung gleichzuachtende und deshalb selbständig angreifbare Bedingungen liegen aber nur vor, wenn der Baukonsens erteilt wird und für den Fall der Ausführung des genehmigten Baues Gebote oder Verbote mit der Absicht, sie erforderlichen Falles im Zwangsverfahren durchzuführen, beigefügt werden.

Digitized by Google

3. Im Verwaltungsstreitverfahren ist auf die für begründet erachtete Klage gegen eine die Bauerlaubnis versagende Verfügung nur auf Außerkraftsetzung der Verfügung, nicht auf Erteilung der Bauerlaubnis zu erkennen. Demnächst darf die Genehmigung nur noch aus Gründen versagt werden, welche der Verwaltungsrichter noch nicht geprüft hat.

4. Die rechtliche Bedeutung der Fluchtlinien im Sinne des Gesetzes vom 2. Juli 1875 besteht nicht darin, festzustellen, wo gebaut werden darf, sondern zu kennzeichnen, welche Flächen zu öffentlichen Straßen und Plätzen vorbehalten werden sollen und deshalb nicht bebaubar sind. Es ist bei Fluchtlinienfeststellungen nicht gestattet, Flächen, die weder zu Straßen noch zu Plätzen ausgewiesen werden, dennoch von der Bebauung auszuschließen unter Vorbehalt künftiger Bestimmung über ihre Zulassung zur Bebauung. Vielmehr ist die Frage, ob das die ausgewiesenen öffentlichen Straßen usw. umgebende Gelände bebauungsfähig, für den Anbau bestimmt ist, nur nach der für das Gelände selbst, unabhängig von der Fluchtlinienfestsetzung geltenden Sach- und Rechtslage zu entscheiden. Darum kann auch dadurch, daß nur eine Baufluchtlinie festgesetzt wird, dem auf der anderen Seite der Straße angrenzenden Gelände die ihm sonst beiwohnende Bebaubarkeit nicht entzogen werden.

5. Im Sinne des § 12 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 gehören zu den Straßen, welche „noch nicht" für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt sind, sowohl Straßen, deren Ausbau als Ortsstraßen von der Gemeinde bereits in Aussicht genommen, aber noch nicht durchgeführt ist („projektierte Straßen"), als auch Wege, bei denen sich infolge des Anbaues mit Notwendigkeit ein straßenmäßiger Verkehr entwickeln und die Gemeinde nötigen würde, wider ihren Willen eine Ortsstraße herzustellen („in der Entstehung begriffene Straßen").

Baubeschränkung infolge von Fluchtlinienfestsetzung.

Endurteil (IV.) vom 28. Februar 1901, Entschd. Bd. 40 S. 380.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 11.

Der im § 11 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 enthaltene Rechtssatz, wonach durch die Festsetzung der Fluchtlinie mit dem daselbst bezeichneten Zeitpunkte die Beschränkung des Grundeigentümers eintritt, daß Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, bezieht sich nur auf solche Bauten, welche nach dem Zeitpunkte der Fluchtlinienfestsetzung neu errichtet, um- oder ausgebaut werden. Für die Anwendung der genannten Rechtsnorm bei Baulichkeiten, die vor jenem Zeitpunkte errichtet sind, ist dagegen der tat-

Digitized by Google

sächlich vorhandene Bestand an Baulichkeiten allein maßgebend, einerlei, ob die Baulichkeiten die polizeiliche Genehmigung erhalten haben, oder ob sie ihrer entbehren und insofern illegal sind. Der Baupolizeibehörde ist nicht gestattet, auf Grund der Bestimmung des § 11 die Entfernung einer Baulichkeit nur deshalb zu verlangen, weil sie vor Festsetzung der Fluchtlinie die vorgeschriebene polizeiliche Genehmigung nicht erhalten hat.

Bauten an der Grenze zweier Gemeinden. Auslegung der §§ 12, 15 des Fluchtliniengesetzes.

Endurteil (IV.) vom 10. Oktober 1901, Entschd. Bd. 40 S. 387.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, §§ 12, 15.

Wenn ein Weg, an dem gebaut werden soll, ganz oder zum Teil in einem anderen Gemeindebezirke liegt als der Bauplatz, so darf die Bauerlaubnis nicht eher erteilt werden, als bis die beiden beteiligten Gemeinden erklärt haben, von dem ortsstatutarischen Bauverbote keinen Gebrauch zu machen.

Das Bauverbot ist im § 12 des Fluchtliniengesetzes keineswegs allein deshalb gegeben, damit dadurch die im § 15 daselbst geregelte Erstattung der Straßenbaukosten für die Gemeinden gesichert werde; vielmehr hat der § 12 eine selbständige, von § 15 unabhängige Bedeutung. Er soll den Gemeinden in erster Linie das Mittel geben, sich dagegen zu sichern, daß sie durch unbeschränkten Anbau gezwungen würden, Straßen auszubauen da, wo sie den Ausbau überhaupt oder wenigstens zur Zeit mit den Interessen der Gemeinde nicht für vereinbar erachten. Der Zweck des § 12 würde aber nicht erreicht werden, wenn an einem auf der Grenze zweier Gemeinden liegenden Wege ohne Zustimmung derjenigen Gemeinde, in deren Bezirk der Weg liegt, auf den im Bezirke einer anderen Gemeinde liegenden, an den Weg anstoßenden Grundstücken Wohnhäuser mit Ausgängen nach dem Wege errichtet werden dürften. Denn auch ein derartiger Anbau würde zur Folge haben, daß die erstgedachte Gemeinde gegen ihren Willen zum straßenmäßigen Ausbau des Weges schreiten müßte.

Rechtsmittel in Ansiedelungssachen.

Bescheid (IV.) vom 8. Juli 1901, Entschd. Bd. 40 S. 407.

Ansiedelungsgesetz vom 25. August 1876, § 17.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, §§ 127 ff.

Nach dem Ansiedelungsgesetze vom 25. August 1876 ist gegen die auf Ansiedelungsanträge erlassenen Bescheide in allen Fällen, also auch

Digitized by Google

wenn es sich um eine Kolonie handelt, nur die Verwaltungsklage gegeben, die Anwendung der §§ 127 ff. des Landesverwaltungsgesetzes aber ausgeschlossen.

Ansiedelungs- und Koloniegenehmigung.

Endurteil (IV.) vom 30. Januar 1902, Entschd. Bd. 40 S. 409.

Ansiedelungsgesetz vom 25. August 1876, § 13.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875.

Gebäude, insbesondere Wohnhäuser, die in den Grenzen eines nach dem Gesetze vom 2. Juli 1875 festgestellten Bebauungsplanes an einer mit Fluchtlinien versehenen Straße errichtet werden sollen, bedürfen weder der Ansiedelungs- noch der Koloniegenehmigung im Sinne des Gesetzes vom 25. August 1876.

Abweichungen von einem genehmigten Bauplane.

Endurteil (IV.) vom 28. April 1902, Entschd. Bd. 41 S. 376.

Ein in wesentlicher Abweichung von dem genehmigten Bauplane ausgeführter Bau ist als nicht genehmigt zu betrachten. Seine Zulässigkeit ist daher, wenn inzwischen eine Änderung der baupolizeilichen Vorschriften eingetreten ist, nach dem neuen Baurechte zu beurteilen.

IV. Andere Entscheidungen.

Verwaltungsstreitverfahren und Beschlußverfahren.

Endurteil (III.) vom 8. Juli 1901, Entschd. Bd. 40 S. 284.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, § 54.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883.

Nach § 54 des Landesverwaltungsgesetzes ist das Verfahren des Kreis- (Stadt-) Ausschusses und des Bezirksausschusses in Angelegenheiten der allgemeinen Landesverwaltung entweder das Verwaltungsstreitverfahren oder das Beschlußverfahren. Welches der von einander streng geschiedenen Verfahren im einzelnen Falle stattzufinden hat, ist vom Gesetze selbst bestimmt und dem Belieben der Verwaltungsbehörden entzogen. Beide Verfahren stehen völlig selbständig nebeneinander, und ein jedes unterliegt seinen eigenen gesetzlichen Anforderungen und Bestimmungen. Das eine Verfahren kann daher auch in keinem Falle durch das andere nach dem Ermessen der zuständigen Behörde ersetzt werden. Die Beobachtung des vorgeschriebenen Verfahrens ist vielmehr ein wesentliches Erfordernis, und es ist daher ausgeschlossen, daß ein im

Digitized by Google

Verwaltungsstreitverfahren den gesetzlichen Vorschriften zuwider erlassenes Urteil als ein im Beschlußverfahren giltig erlassener Beschluß angesehen werde.

Krankenversicherung der Arbeiter.

a) Endurteil (III.) vom 16. Dezember 1901, Entschd. Bd. 40 S. 342.

Krankenversicherungsgesetz §§ 1, 28.

Eine tatsächlich übernommene Beschäftigung ist noch nicht eine Beschäftigung im Sinne des § 1 des Krankenversicherungsgesetzes, wenn sie sich, weil der Beschäftigte in einem ihn völlig erwerbsunfähig machenden Grade krank war, nicht als eine wirkliche Beschäftigung, sondern nur als Versuch einer solchen darstellt. In gleicher Weise wird auch der Zustand der Erwerbslosigkeit im Sinne des § 28 des Krankenversicherungsgesetzes durch einen vergeblichen Versuch zu arbeiten noch nicht beendigt. Allerdings ist die Versicherungspflicht auch für diejenigen vorhanden, die beim Eintritt in die Beschäftigung bereits krank sind. Allein dies gilt nicht mehr, wenn die Krankheit mit völliger Erwerbslosigkeit verbunden war. Eine solche hindert sowohl die Entstehung der Versicherungspflicht als den Fortfall der Erwerbslosigkeit.

Den gemäß § 28 a. a. O. zu gewährenden Mindestleistungen ist nach dem dafür maßgebenden § 20 a. a. O. nicht der ortsübliche Tagelohn gewöhnlicher Tagesarbeiter, sondern der durchschnittliche Tagelohn derjenigen Klasse der Versicherten, für welche die Kasse errichtet worden ist, zu Grunde zu legen.

b) Endurteil (III.) vom 30. Januar 1902, Entschd. Bd. 41 S. 343.

Krankenversicherungsgesetz, §§ 6, 20, 21.

Das Krankengeld, welches für Sonn- und Festtage gewährt werden kann, darf seiner Höhe nach nicht anders bemessen werden als das für die Arbeitstage zu gewährende.

c) Endurteil (III.) vom 9. Januar 1902, Entschd. Bd. 41 S. 352, Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 937.

Krankenversicherungsgesetz, §§ 26a, 27.

Ein Kassenmitglied kann sich auf Grund des § 27 des Krankenversicherungsgesetzes die Mitgliedschaft bei dem Ausscheiden aus der die Mitgliedschaft begründenden Beschäftigung durch regelmäßige Beitragszahlung auch dann erhalten, wenn es zur Zeit des Ausscheidens aus der Beschäftigung bereits dauernd erwerbsunfähig war. Es hat als-

Digitized by Google

dann auf die sämtlichen Kassenleistungen in gleichem Maße Anspruch, wie die übrigen Mitglieder, jedoch vorbehaltlich der Bestimmungen im § 26 a des Krankenversicherungsgesetzes.

Anspruch einer Versicherungsanstalt auf Ersatz der Kosten eines Heilverfahrens gegen die Krankenkasse.

Endurteil (III.) vom 17. Oktober 1901, Entschd. Bd. 40 S. 359.

Invalidenversicherungsgesetz vom 19. Juli 1899, § 18.

Der Versicherungsanstalt, welche ein Heilverfahren für das Mitglied einer Krankenkasse hat eintreten lassen, ist ein Ersatzanspruch an die Krankenkasse nur gegeben, wenn während der Dauer des Heilverfahrens der Versicherte erwerbsunfähig im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes war und deshalb einen noch nicht erfüllten Anspruch auf Krankengeld hatte.

Für die Frage der Erwerbsunfähigkeit ist es noch nicht ausschlaggebend, ob das Kassenmitglied sich selbst für erwerbsunfähig ansieht oder nicht. Das Vorhandensein von Erwerbsfähigkeit oder Erwerbsunfähigkeit bestimmt sich nicht nach der Ansicht oder der Handlungsweise des Kassenmitgliedes, sondern lediglich nach objektiven, regelmäßig nur durch Gutachten von Sachverständigen festzustellenden Merkmalen.

Eigentumsbeschränkungen im polizeilichen Interesse. Schutz des öffentlichen Verkehrs in der Nähe von Eisenbahnen.

Endurteil (I.) vom 13. Mai 1902, Entschd. Bd. 41 S. 428, Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1128.

Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, §§ 2, 14.

Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, §§ 4, 14.

Allgemeines Landrecht II 17 § 10.

Zu den Beschränkungen des Eigentums im Sinne des Art. 9 der Verfassungsurkunde und des § 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, die nur gegen vorgängige Entschädigung auferlegt werden dürfen, gehören nicht Beschränkungen in der Eigentumsbenutzung, welche daraus folgen, daß durch die Ausübung des Eigentums nicht die polizeilich zu schützenden Interessen des Gemeinwohls, namentlich Leben und Gesundheit der Menschen, gefährdet werden dürfen. Anordnungen der Verwaltungsbehörden, die aus diesen rechtlichen Gesichtspunkten erlassen sind, verlangen vom Eigentümer nur die Herstellung eines Zustandes, wie er dem bestehenden öffentlichen Rechte entspricht.

Digitized by Google

Errichtet z. B. ein Eigentümer auf seinem Grundstücke an einer Eisenbahn einen undurchsichtigen Zaun, der eine in der Nähe befindliche Überfahrt so unübersichtlich macht, daß dadurch, wenn auch in Verbindung mit dem Eisenbahnbetriebe, eine Gefahr entsteht, so kann die Polizei von dem Grundstückseigentümer die Wiederherstellung eines polizeimäßigen Zustandes durch Entfernung des undurchsichtigen Zaunes verlangen.

Dem steht auch nicht entgegen, daß es möglich sein würde, einen polizeimäßigen Zustand auch auf andere Art, insbesondere mittels landespolizeilicher Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Anbringung und Bedienung einer Wegeschranke an dem Wegeübergange, herbeizuführen.

Außerordentliche Zuständigkeit der Polizeibehörden in Notfällen.

Endurteil (IV.) vom 5. Mai 1902, Entschd. Bd. 41 S. 234.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, §§ 127 ff.

Das Oberverwaltungsgericht hat stets angenommen, daß die Ortspolizeibehörde zu Maßregeln befugt ist, welche an sich zur Zuständigkeit der Landespolizeibehörde gehören, wenn eine so dringende Gefahr vorliegt, daß die sonst gebotene Inanspruchnahme der Vermittlung dieser Behörde unmöglich ist. Die Frage, ob die Ortspolizeibehörde bei derartigen Eilfällen, z. B. wenn sie zur Beseitigung dringender Gefahr Leistungen, die begrifflich unter die Chausseeunterhaltungslast fallen, von dem Träger dieser Last fordert, in Übung der eigenen Amtsgewalt oder als Organ des Regierungspräsidenten vorzugehen, und ob sie also ihre Anordnung als ihre eigene oder als eine solche des Regierungspräsidenten zu erlassen hat, muß im ersteren Sinne beantwortet werden. Die Ortspolizeibehörde handelt in diesem Falle kraft der ihr beiwohnenden Polizeigewalt auf Grund eigener, wenn auch außerordentlicher Zuständigkeit, ihre Anordnungen sind mithin als ihre eigenen zu betrachten, und daraus sind auch die Folgerungen für die Rechtsmittel (in dem der Entscheidung zu Grunde liegenden Falle nach §§ 127 ff. Landesverwaltungsgesetzes und § 56 Zuständigkeitsgesetzes) zu ziehen.

Digitized by Google

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 24. Januar 1903, betr. die dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 59. R.-G.-Bl. S. 3.)

Vom 2. Februar 1903, betr. Änderung der Militär-Transport-Ordnung.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 59. R.-G.-Bl. S. 5.)

Vom 2. Februar 1903, betr. Änderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 60. R.-G.-Bl. S. 6.)

Preußen. Staatsministerialbeschluß vom 23. Dezember 1902, betr. Einführung der neuen Rechtschreibung.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1902 S. 571.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:		E.-V.-Bl. Seite
Vom 15. Dezember 1902, betr. Kreuzungen von Kleinbahnen mit Eisenbahnstrecken	(1902)	553
Vom 23. Dezember 1902, betr. Gewährung eines Teils der Pension auf Grund des § 16 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852	(1902)	555
Vom 27. Dezember 1902, betr. Allgemeine Verfügung des Justizministers vom 11. November 1902 hinsichtlich der Bahngrundbücher	(1902)	557
Vom 31. Dezember 1902, betr. Umzugskosten	(1903)	1
Vom 5. Januar 1903, betr. Anrechnung von Militärdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter		1
Vom 12. Januar 1903, betr. Annahme, Ausbildung und Prüfung von Handwerkslehrlingen		7
Vom 10. Januar 1903, betr. Bezirkseisenbahnrat in Altona		27
Vom 14. Januar 1903, betr. Anrechnung von Militärdienstzeit auf das Anwärterdienstalter		29
Vom 15. Januar 1903, betr. Übertragung des Betriebes einer Kleinbahn vom Konzessionar auf einen Dritten		39
Vom 23. Januar 1903, betr. Anwärter- und Besoldungsdienstalter beurlaubter Beamten		41
Vom 26. Januar 1903, betr. Vertragsmuster für Grunderwerbsangelegenheiten		45

Digitized by Google

Hessen. Gesetz vom 24. Dezember 1902, betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1903 S. 23.)

Preußen. Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung.

Artikel I.

An die Stelle des § 3 des Gesetzes vom 8. März 1897, betreffend die Tilgung von Staatsschulden (G.-S. S. 43), treten folgende Bestimmungen:

§ 3.

Ergibt sich nach der Jahresrechnung ein Überschuß des Staatshaushalts, so ist derselbe zunächst zur Bildung oder Ergänzung eines Ausgleichsfonds bis zur Höhe von 200 000 000 ℳ zu verwenden.

Der darüber hinausgehende Betrag des Überschusses wird zu einer weiteren Tilgung von Staatsschulden bezw. Verrechnung auf bewilligte Anleihen verwendet.

§ 3a.

Der Ausgleichsfonds (§ 3) ist in nachstehender Reihenfolge zu verwenden:

1. zur Bildung oder Ergänzung eines außeretatsmäßigen Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von 30 000 000 ℳ zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen sowie zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen m Falle eines nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung;
2. zur Ausgleichung eines rechnungsmäßigen Minderüberschusses der Eisenbahnverwaltung, insoweit derselbe nicht durch einen etwaigen Überschuß im gesamten übrigen Staatshaushalt gedeckt wird;
3. zur Verstärkung der Deckungsmittel im Staatshaushaltsetat behufs angemessener Ausgestaltung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung nach näherer Bestimmung des jeweiligen Staatshaushaltsetats.

§ 3b.

Der Ausgleichsfonds wird von dem Finanzminister verwaltet.

Die Einnahmen und Ausgaben des Ausgleichsfonds sind in einer Anlage zur Übersicht von den Staatseinnahmen und Ausgaben jedes Etatsjahres nachzuweisen.

Über die Verwendung des Dispositionsfonds (§ 3a unter 1) ist jedes Jahr nach dem Schlusse des Etatsjahres dem Landtage Rechenschaft zu geben.

§ 3c.

Die Verwendung des Ausgleichsfonds zu den im § 3a unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Zwecken erfolgt durch den Finanzminister und den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im übrigen wird die Ausführung des Gesetzes dem Finanzminister übertragen.

Digitized by Google

Artikel II.

Für die im § 3a unter 1 bezeichneten Zwecke werden erstmalig 60 000 000 ℳ mit der Maßgabe bereitgestellt, daß in einem und demselben Etatsjahre nicht mehr als 30 000 000 ℳ verwendet werden dürfen.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Beschaffung der hierzu erforderlichen Mittel Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Artikel III.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchem Kurse die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (Art. II), bestimmt der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869, betreffend die Konsolidation preußischer Staatsanleihen (G.-S. S. 1197) und des Gesetzes vom 8. März 1897, betreffend die Tilgung von Staatsschulden (G.-S. S. 43), zur Anwendung.

Artikel IV.

Dieses Gesetz tritt mit dem Etatsjahre 1903 in Kraft.

Württemberg. Gesetz vom 23. Dezember 1902, betr. Unfallfürsorge für Beamte.

(Veröffentlicht im Amtsblatt der königlich württembergischen Verkehrsanstalten No. 6 vom 24. Januar 1903.)

Artikel 1.

Beamte, welche in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben beschäftigt sind, erhalten, wenn sie infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls dauernd dienstunfähig werden, als Pension sechsundsechzig zwei drittel Prozent ihres jährlichen Diensteinkommens.

Personen der vorbezeichneten Art erhalten, wenn sie infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls nicht dauernd dienstunfähig geworden, aber in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt worden sind, bei ihrer Entlassung aus dem Dienste als Pension:

1. im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben den im ersten Absatz bezeichneten Betrag;
2. im Falle teilweiser Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben denjenigen Teil der vorstehend bezeichneten Pension, welcher dem Maße der durch den Unfall herbeigeführten Einbuße an Erwerbsfähigkeit entspricht.

Ist der Verletzte infolge des Unfalls nicht nur völlig dienst- oder erwerbsunfähig, sondern auch derart hilflos geworden, daß er ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen kann, so ist für die Dauer dieser Hilflosigkeit die Pension bis zu hundert Prozent des Diensteinkommens zu erhöhen.

Solange der Verletzte aus Anlaß des Unfalls tatsächlich und unverschuldet arbeitslos ist, kann in den Fällen des Abs. 2 Ziff. 2 die Pension bis zum vollen Betrage des Abs. 1 vorübergehend erhöht werden.

Digitized by Google

Steht dem Verletzten nach anderweiter gesetzlicher Bestimmung ein höherer Betrag zu, so erhält er diesen.

Nach dem Wegfall des Diensteinkommens sind dem Verletzten außerdem die noch erwachsenden Kosten des Heilverfahrens (§ 9 Abs. 1 No. 1 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes, R.-G.-Bl. 1900, S. 585) zu ersetzen. Die vorher erwachsenden Kosten des Heilverfahrens können dem Verletzten, auch wenn er einen Anspruch auf Pension oder Rente nicht hat, ersetzt werden.

Beamte im Sinne des Abs. 1 sind sämtliche unter Art. 1 sowie diejenigen unter Art. 118 des Beamtengesetzes vom 28. Juni 1876 (R.-Bl. S. 211) fallenden Personen, welche als Anwärter auf eine etatsmäßige Stelle im Staatsdienst beschäftigt sind oder welchen auf Grund Vertrags oder allgemeiner Dienstvorschrift in Krankheitsfällen ein Anspruch auf Fortzahlung des Gehalts oder Taggeldes mindestens für dreizehn Wochen nach der Erkrankung zusteht, ferner die dem Landjägerkorps zugeteilten Angestellten an den gerichtlichen Gefängnissen und Strafanstalten.

Artikel 2.

Die Hinterbliebenen solcher in Art. 1 bezeichneten Personen, welche infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls gestorben sind, erhalten:

1. als Sterbegeld, sofern ihnen nicht nach anderweiter Bestimmung Anspruch auf Sterbenachgehalt zusteht, den Betrag des einmonatlichen Diensteinkommens oder des einmonatlichen Ruhegehalts des Verstorbenen, jedoch mindestens fünfzig Mark;
2. eine Rente. Diese beträgt
   a) für die Wittwe bis zu deren Tod oder Wiederverheiratung, ebenso für jedes Kind bis zum Ablauf des Monats, in welchem das achtzehnte Lebensjahr vollendet wird, oder bis zur etwaigen früheren Verheiratung zwanzig Prozent des jährlichen Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch für die Witwe nicht unter zweihundertundsechzehn Mark und nicht mehr als dreitausend Mark, für jedes Kind nicht unter einhundertundsechzig Mark und nicht mehr als eintausendsechshundert Mark;
   b) für Verwandte der aufsteigenden Linie, wenn ihr Lebensunterhalt ganz oder überwiegend durch den Verstorbenen bestritten worden war, bis zum Wegfall der Bedürftigkeit insgesamt zwanzig Prozent des Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter einhundertundsechzig Mark und nicht mehr als eintausendsechshundert Mark; sind mehrere Berechtigte dieser Art vorhanden, so wird die Rente den Eltern vor den Großeltern gewährt;
   c) für elternlose Enkel, falls ihr Lebensunterhalt ganz oder überwiegend durch den Verstorbenen bestritten worden war, im Falle der Bedürftigkeit bis zum Ablauf des Monats, in welchem das achtzehnte Lebensjahr vollendet wird, oder bis zur etwaigen früheren Verheiratung insgesamt zwanzig Prozent des Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter einhundertsechzig Mark und nicht mehr als eintausendsechshundert Mark.

Die Renten dürfen zusammen sechzig Prozent des Diensteinkommens nicht übersteigen. Ergibt sich ein höherer Betrag, so haben die Verwandten der auf-

Digitized by Google

steigenden Linie nur insoweit einen Anspruch, als durch die Renten der Witwe und der Kinder der Höchstbetrag der Renten nicht erreicht wird, die Enkel nur so weit, als der Höchstbetrag der Renten nicht für Ehegatten, Kinder oder Verwandte der aufsteigenden Linie in Anspruch genommen wird. Soweit die Renten der Witwe und der Kinder den zulässigen Höchstbetrag überschreiten, werden die einzelnen Renten in gleichem Verhältnisse gekürzt.

Steht nach anderweiter gesetzlicher Bestimmung einem von den Hinterbliebenen ein höherer Betrag zu, so erhält er diesen.

Der Witwe kann im Falle der Wiederverheiratung eine einmalige Beihilfe bis zum Betrage von sechzig Prozent des Diensteinkommens gewährt werden.

Die Leistungen an die Witwe sind ausgeschlossen, wenn die Ehe erst nach dem Unfall geschlossen worden ist.

Artikel 3.

Die Fürsorge erstreckt sich auf die Folgen von Unfällen bei häuslichen und anderen Diensten, zu denen Personen der in Art. 1 bezeichneten Art neben der Beschäftigung im Betriebe von ihren Vorgesetzten herangezogen werden.

Artikel 4.

Als Diensteinkommen, welches der Berechnung der in Art. 1 und 2 bezeichneten Bezüge zugrunde zu legen ist, gilt das gesamte von dem Beamten zuletzt bezogene dienstliche Einkommen mit Ausnahme derjenigen Nebenbezüge, welche einen Ersatz für Dienst- oder Repräsentationsaufwand bilden. Amtsemolumente, deren Betrag ihrer Natur nach wechselnd ist, werden in Ermangelung anderweiter deshalb getroffener Festsetzungen nach ihrem durchschnittlichen Betrage während der drei letztvorangegangenen Etatsjahre zur Anrechnung gebracht.

Erreicht das jährliche Diensteinkommen nicht den dreihundertfachen Betrag des für den Beschäftigungsort festgesetzten ortsüblichen Taglohns gewöhnlicher erwachsener Tagarbeiter (§ 8 des Krankenversicherungsgesetzes, R.-G.-Bl. 1892 S. 417), so ist dieser Betrag der Berechnung zugrunde zu legen.

Bleibt der nach Abs. 2 zugrunde zu legende Betrag hinter dem Jahresarbeitsverdienste zurück, welchen während des letzten Jahres vor dem Unfall Personen bezogen haben, welche mit Arbeiten derselben Art in demselben Betrieb oder in benachbarten gleichartigen Betrieben beschäftigt waren, so ist dieser Jahresarbeitsverdienst der Berechnung der Rente zugrunde zu legen. Der eintausendfünfhundert Mark übersteigende Betrag kommt nur zu einem Drittel zur Anrechnung.

Bleibt bei den Beamten, welche nicht mit Pensionsberechtigung angestellt sind, die nach vorstehenden Bestimmungen der Berechnung zugrunde zu legende Summe unter dem niedrigsten Diensteinkommen derjenigen Stellen, in welchen solche Beamte nach den bestehenden Grundsätzen zuerst mit Pensionsberechtigung angestellt werden können, so ist der letztere Betrag der Berechnung zugrunde zu legen.

Artikel 5.

Ist das der Berechnung der Hinterbliebenenrente zugrunde zu legende Diensteinkommen infolge eines früher erlittenen, nach den gesetzlichen Be-

Digitized by Google

stimmungen über Unfallversicherung oder Unfallfürsorge entschädigten Unfalls geringer, als der vor diesem Unfall bezogene Lohn oder das vor diesem Unfall bezogene Diensteinkommen, so ist die aus Anlaß des früheren Unfalls bei Lebzeiten bezogene Rente oder Pension dem Diensteinkommen bis zur Höhe des der früheren Entschädigung zugrunde gelegten Jahresarbeitsverdienstes oder Diensteinkommens hinzuzurechnen.

Artikel 6.

Der Bezug der Pension beginnt mit dem Wegfall des Diensteinkommens, der Bezug der Hinterbliebenenrente mit dem Ablauf des Sterbenachgehalts oder, soweit solcher nicht gewährt wird, mit dem Ablauf derjenigen Zeit, für welche nach Art. 2 Abs. 1 Ziff. 1 das Diensteinkommen oder die Pension weiter bezogen ist.

Gehört der Verletzte auf Grund gesetzlicher oder statutarischer Verpflichtung einer Krankenkasse oder der Gemeindekrankenversicherung an, so wird bis zum Ablauf der dreizehnten Woche nach dem Eintritt des Unfalls die Pension und der Ersatz der Kosten des Heilverfahrens um den Betrag der von der Krankenkasse oder der Gemeindekrankenversicherung geleisteten Krankenunterstützung gekürzt. Der Anspruch auf das Sterbegeld und vom Beginn der vierzehnten Woche ab auch der Anspruch auf die Pension sowie auf den Ersatz der Kosten des Heilverfahrens geht bis zum Betrage des von der Krankenkasse gezahlten Sterbegelds bezw. bis zum Betrage der von dieser gewährten weiteren Krankenunterstützung auf die Krankenkasse über. Als Wert der freien ärztlichen Behandlung, der Arznei und der Heilmittel (§ 6 Abs. 1 Ziff. 1 des Krankenversicherungsgesetzes) gilt die Hälfte des gesetzlichen Mindestbetrages des Krankengeldes.

Fällt das Recht auf den Pensions- oder Rentenbezug im Laufe des Monats, für welchen die Pension oder Rente gezahlt war, fort, so ist von einer Rückforderung abzusehen. Wenn für einen Teil des Monats die Pension für den Verletzten mit der Rente für die Hinterbliebenen zusammentrifft, so haben die Hinterbliebenen den höheren Betrag zu beanspruchen.

Artikel 7.

Ein Anspruch auf die in den Art. 1 bis 3 bezeichneten Bezüge besteht nicht, wenn der Verletzte den Unfall (Art. 1) vorsätzlich oder durch ein Verschulden herbeigeführt hat, wegen dessen auf Dienstentlassung oder auf Verlust des Titels und Pensionsanspruchs gegen ihn erkannt oder wegen dessen ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweig aberkannt worden ist.

Gegenüber von Beamten, bei welchen die Dienstentlassung ohne förmliches Disziplinarverfahren erfolgt, ist das Zutreffen der in Abs. 1 angeführten Voraussetzungen für den Verlust des Anspruchs vor der Verfügung der Dienstentlassung auf Grund einer Untersuchung, in welcher dem Beschuldigten Gelegenheit zu geben ist, sich über die ihm zur Last gelegte Verletzung seiner amtlichen Pflichten zu verantworten, durch die oberste Dienstaufsichtsbehörde festzustellen. Gegen deren Feststellung ist Rechtsbeschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zulässig (Art. 13 und 60 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 16. Dezember 1876, R.-Bl. S. 485).

Der Anspruch kann, auch ohne daß ein Urteil der in Abs. 1 bezeichneten Art ergangen oder eine Feststellung der in Abs. 2 bezeichneten Art erfolgt ist,

Digitized by Google

ganz oder teilweise abgelehnt werden, falls das Verfahren wegen des Todes oder der Abwesenheit des Betreffenden oder aus einem andern in seiner Person liegenden Grunde nicht durchgeführt werden kann.

Artikel 8.

Ansprüche auf Grund dieses Gesetzes sind, soweit deren Feststellung nicht von Amts wegen erfolgt, bei Vermeidung des Ausschlusses vor Ablauf von zwei Jahren nach dem Eintritt des Unfalls bei der dem Verletzten unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde anzumelden. Die Frist gilt auch dann als gewahrt, wenn die Anmeldung bei der für den Wohnort des Entschädigungsberechtigten zuständigen unteren Verwaltungsbehörde[1]) erfolgt ist. In solchem Falle ist die Anmeldung unverzüglich an die zuständige Stelle abzugeben und der Beteiligte davon zu benachrichtigen.

Nach Ablauf dieser Frist ist der Anmeldung nur dann Folge zu geben, wenn zugleich glaubhaft bescheinigt wird, daß eine den Anspruch begründende Folge des Unfalls erst später bemerkbar geworden oder daß der Berechtigte von der Verfolgung seines Anspruchs durch außerhalb seines Willens liegende Verhältnisse abgehalten worden ist, und wenn die Anmeldung innerhalb dreier Monate, nachdem eine Unfallfolge bemerkbar geworden oder das Hindernis für die Anmeldung weggefallen, erfolgt ist.

Jeder Unfall, welcher von Amts wegen oder durch Anmeldung der Beteiligten einer vorgesetzten Dienstbehörde bekannt wird, ist sofort zu untersuchen. Den Beteiligten ist Gelegenheit zu geben, selbst oder durch Vertreter ihre Interessen bei der Untersuchung zu wahren.

Artikel 9.

Soweit vorstehend nichts anderes bestimmt ist, finden auch die nach Art. 1 bis 3 zu gewährenden Bezüge die gesetzlichen Bestimmungen über den Ruhegehalt der Staatsbeamten und die Pensionen für die Witwen und Waisen der Staatsbeamten Anwendung. Auf die Bezüge von Verwandten der aufsteigenden Linie und von Enkeln finden diese Bestimmungen entsprechende Anwendung.

Die nach Art. 1 bis 3 dieses Gesetzes zu gewährenden Pensionen und Renten treten an die Stelle desjenigen Ruhegehalts bezw. derjenigen Witwen und Waisenpensionen, welche den Beteiligten auf Grund anderweiter gesetzlicher Bestimmung zustehen, soweit nicht die letzteren Beträge die nach Maßgabe dieses Gesetzes zu gewährenden Bezüge übersteigen (Art. 1 Abs. 5, Art. 2 Abs. 3).

Die Ansprüche der Witwen und hinterbliebenen Kinder der bei der Witwenkasse der Zivilstaatsdiener oder bei der Witwenkasse der Lehrer (Beamtengesetz vom 28. Juni 1876 Art. 57) beteiligten, von einem Betriebsunfall (Art. 1) betroffenen Beamten auf Witwen- und Waisenpension (zu vgl. Art. 55 und 56 des Beamtengesetzes) gehen, soweit sie die nach Maßgabe des gegenwärtigen Gesetzes zu gewährenden Bezüge nicht übersteigen, auf die Staatskasse über.

Artikel 10.

Die in Art. 1 und 2 bezeichneten Personen können, auch wenn sie einen Anspruch auf Pension oder Rente nicht haben, soweit Art. 202 Abs. 1 des Aus-

[1]) Die Verrichtungen der unteren Verwaltungsbehörde sind nach der Verfügung sämtlicher Ministerien vom 23. Dezember 1902 (Reg.-Bl. S. 599) von den Oberämtern wahrzunehmen.

Digitized by Google

führungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch und zu dessen Nebengesetzen vom 28. Juli 1899 (Reg.-Bl. S. 423) zutrifft, einen Anspruch gegen den Staat nur in dem Falle geltend machen, wenn gegen einen Betriebsleiter, Bevollmächtigten oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher derjenigen Betriebsverwaltung, in deren Dienst der Unfall sich ereignet hat, durch strafgerichtliches Urteil festgestellt worden ist, daß derselbe den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat. Der hiernach zulässige Anspruch ermäßigt sich um denjenigen Betrag, welcher dem Berechtigten nach dem gegenwärtigen Gesetz zusteht.

Die in Abs. 1 genannten Betriebsleiter, Bevollmächtigten oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher haften unter der dort bezeichneten Voraussetzung dem Staate bezw. den in Art. 9 erwähnten Witwenkassen für die von denselben den Entschädigungsberechtigten auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter gesetzlicher Vorschrift (Art. 1 bis 3 und Art. 10 Abs. 1) zu zahlenden Beträge.

Auf Grund anderer landesgesetzlicher Bestimmungen können die in Art. 1 und 2 bezeichneten Personen einen Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst der Unfall sich ereignet hat, überhaupt nicht und gegen deren Betriebsleiter, Bevollmächtigte oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher nur dann geltend machen, wenn gegen den in Anspruch Genommenen die in Abs. 1 erwähnte strafgerichtliche Feststellung erfolgt ist. Der hiernach zulässige Anspruch geht in Höhe der den Entschädigungsberechtigten auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter gesetzlicher Vorschrift (Art. 1 und 2) vom Staat oder den in Art. 9 erwähnten Witwenkassen zu zahlenden Beträge auf den Staat beziehungsweise diese Kassen über.

Artikel 11.

Die in Art. 10 bezeichneten Ansprüche können, auch ohne daß die daselbst vorgesehene Feststellung durch strafgerichtliches Urteil stattgefunden hat, geltend gemacht werden, falls diese Feststellung wegen des Todes oder der Abwesenheit des Betreffenden oder aus einem anderen in seiner Person liegenden Grunde nicht erfolgen kann.

Artikel 12.

Die Haftung anderer in dem Art. 10 nicht bezeichneten Personen bestimmt sich, soweit es sich um Ansprüche aus württembergischen Landesgesetzen handelt, nach den sonstigen gesetzlichen Vorschriften.

Der hiernach zulässige Anspruch geht in Höhe der den Entschädigungsberechtigten auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter gesetzlicher Vorschrift vom Staat oder den in Art. 9 erwähnten Witwenkassen zu zahlenden Beträge auf den Staat bezw. diese Kassen über.

Artikel 13.

Kommunalbeamten, sowie ihren Hinterbliebenen, für welche durch statutarische Festsetzung gegen die Folgen eines im Dienste erlittenen Unfalls eine den Vorschriften der Art. 1 bis 7 mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist, stehen, abgesehen von den Fällen des Art. 10 Abs. 1 (zu vgl. Art. 16), gegen den Kommunalverband, in dessen Dienste der Unfall sich ereignet hat, weitergehende landesgesetzliche Ansprüche nicht zu.

Digitized by Google

Die Ansprüche, welche dem von einem derartigen Unfall betroffenen Kommunalbeamten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des Gesetzes vom 25. Juni 1894, betr. die Pensionsrechte der Körperschaftsbeamten und ihrer Hinterbliebenen (Reg.-Bl. S. 163), gegen die Pensionskasse für Körperschaftsbeamte zustehen, gehen in Höhe der den Entschädigungsberechtigten auf Grund der statutarischen Festsetzung zu zahlenden Beträge auf den Kommunalverband über.

Artikel 14.

Gegen das Reich stehen den in Art. 1, 2 und 13 bezeichneten Personen aus württembergischen Landesgesetzen weitergehende Ansprüche als auf die gedachten Bezüge nicht zu.

Derselben Beschränkung unterliegen die Ansprüche dieser Personen gegen andere Bundesstaaten und gegen Kommunalverbände, sofern für deren Beamte durch die Landesgesetzgebung bezw. durch statutarische Festsetzung gegen die Folgen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls eine den Vorschriften der Art. 1 bis 7 mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist und durch die Gesetzgebung des bezüglichen Bundesstaats weitergehende Ansprüche der Beamten und ihrer Hinterbliebenen aus den Landesgesetzen gegenüber dem Reich sowie den Bundesstaaten und Kommunalverbänden ausgeschlossen sind.

Artikel 15.

Die in Art. 1 §§ 1 und 2 des Unfallfürsorgegesetzes für Beamte und für Personen des Soldatenstandes vom 18. Juni 1901 (R.-G.-Bl. S. 211) aufgeführten Personen, desgleichen die Beamten anderer Bundesstaaten und der deutschen Kommunalverbände sowie deren Hinterbliebene, für welche durch die Landesgesetzgebung oder durch statutarische Festsetzung gegen die Folgen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls eine den Vorschriften der Art. 1 bis 7 mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist, haben wegen eines Unfalls (Art. 1) aus württembergischen Landesgesetzen einen Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens nur in Höhe der ihnen danach zukommenden Bezüge sowohl gegen das Reich und den württembergischen Staat, wie gegen diejenigen württembergischen Kommunalverbände, welche für ihre Beamte die Unfallfürsorge in dem vorgedachten Umfang getroffen haben. Derselben Beschränkung unterliegen die Ansprüche dieser Personen gegen andere Bundesstaaten außer Württemberg und die nichtwürttembergischen Kommunalverbände unter der Voraussetzung, daß nach den Landesgesetzen des betreffenden Bundesstaats den durch entsprechende Unfallfürsorge sichergestellten Reichs-, Staats- und Kommunalbeamten sowie deren Hinterbliebenen weitergehende Ansprüche gegen das Reich, die Bundesstaaten und Kommunalverbände nicht zustehen.

Artikel 16.

Im übrigen finden auf die Ansprüche der in den Art. 13 bis 15 bezeichneten Personen die Bestimmungen der Art. 10 bis 12 entsprechende Anwendung.

Artikel 17.

Die Bestimmungen der Art. 1 bis 9 des gegenwärtigen Gesetzes kommen gleichmäßig zur Anwendung, wenn die in Art. 1 letzter Absatz bezeichneten Personen bei Ausübung des Dienstes, jedoch nicht in einem reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe, einen Unfall erleiden.

Digitized by Google

Die Gewährung der hiernach vorgesehenen Leistungen ist an die Bedingung geknüpft, daß der von dem Unfall betroffene Beamte oder dessen Hinterbliebene auf weitergehende Ansprüche an den Staat, welche ihnen auf Grund anderweitiger Bestimmungen zustehen, verzichten und die Ansprüche auf Ersatz des durch den Unfall verursachten Schadens, welche ihnen auf Grund reichs- oder landesrechtlicher Bestimmungen gegen dritte Personen zustehen, bis zur Höhe der ihnen nach dem gegenwärtigen Gesetz zukommenden Leistungen an den Staat bezw. die beteiligte Witwenkasse abtreten.

Diese Bestimmungen (Abs. 1 und 2) finden auf Geistliche der vom Staat anerkannten Religionsgemeinschaften und auf Volksschullehrer mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, daß sie auch für Unfälle gelten, welche diese Personen in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben erleiden. Hierbei tritt zutreffendenfalls die Witwenkasse evangelischer Geistlicher bezw. die Volksschullehrerwitwenkasse an die Stelle der in Art. 9 Abs. 3 genannten Witwenkassen.

Artikel 18.

Wenn solche unter Art. 118 des Beamtengesetzes vom 28. Juni 1876 fallende Personen, welche einen Anspruch auf Unfallfürsorge auf Grund des Art. 17 Abs. 1 nicht zur Seite steht, bei Ausübung des Dienstes, jedoch nicht in einem reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe, oder wenn Landjäger bei Ausübung des Dienstes einen Unfall erleiden, so können die Bestimmungen in Art. 1 bis 9 des gegenwärtigen Gesetzes unter der in Art. 17 Abs. 2 bezeichneten Bedingung zur entsprechenden Anwendung gebracht werden.

Bei den Landjägern tritt in diesem Falle die für dieselben bestehende Unterstützungsanstalt an die Stelle der betreffenden Witwenkasse (Art. 9 Abs. 3 und Art. 17 Abs. 2).

Artikel 19.

Das Gesetz vom 23. Mai 1890, betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen (Reg.-Bl. S. 93), wird aufgehoben.

Oldenburg. Gesetz vom 7. Januar 1903 für das Herzogtum Oldenburg, betr. die Errichtung eines Eisenbahnrates.

(Veröffentlicht im Gesetzblatt für das Herzogtum Oldenburg, 54. Stück, vom 23. Januar 1903.)

Artikel 1.

Errichtung eines Eisenbahnrates.

Zu beratender Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsangelegenheiten wird bei der Eisenbahnverwaltung ein Eisenbahnrat errichtet.

Artikel 2.

Zuständigkeit.

§ 1. Der Eisenbahnrat ist von der Eisenbahndirektion in allen die Verkehrsinteressen des Gebiets der oldenburgischen Staatsbahnen berührenden wichtigen Fragen zu hören.

Digitized by Google

Insbesondere sind ihm vorzulegen:

a) die wichtigeren Maßregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Tarife und der allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife;

b) Anordnungen wegen Erstellung, Versagung oder Aufhebung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmäßig gebildeten Tarifen);

c) Anträge auf Änderungen der Betriebs-, Bahn- und Verkehrsordnung, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen;

d) wichtigere Fahrplansachen.

§ 2. Der Eisenbahnrat kann in Angelegenheiten der im § 1 bezeichneten Art auch selbständig Anträge an die Eisenbahndirektion richten und sie um Auskunft ersuchen, wie er andererseits auf ihr Ersuchen über die gleichen Gegenstände sich gutachtlich zu äußern hat.

§ 3. Wenn die Eisenbahndirektion in dringlichen Fällen ohne vorherige Anhörung des Eisenbahnrates in Angelegenheiten der im § 1 bezeichneten Art wichtige Maßregeln getroffen hat, so muß sie dem ständigen Ausschusse (Art. 6) und dem Eisenbahnrate bei deren nächstem Zusammentreten hiervon Mitteilung machen.

Artikel 3.

Zusammensetzung.

§ 1. In den Eisenbahnrat werden gewählt:

1. von der Landwirtschaftskammer in Oldenburg neun Mitglieder,
2. von der Handelskammer in Oldenburg neun Mitglieder,
3. von der Handwerkskammer in Oldenburg fünf Mitglieder,
4. von dem Ausschuß der Landesversicherungsanstalt Oldenburg drei Mitglieder aus den im Herzogtum Oldenburg wohnhaften, nicht bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeitnehmern. Wahlberechtigt sind jedoch nur diejenigen Mitglieder des Ausschusses, die als Vertreter der Versicherten berufen sind.

§ 2. Außeroldenburgische Wirtschaftsvertretungen können auf ihren Wunsch unter Zustimmung der betreffenden Regierung zur Wahl von Mitgliedern des Eisenbahnrates ermächtigt werden. Dieserhalb wird das Nähere vom Staatsministerium bestimmt. Jedoch darf die Zahl dieser Mitglieder nicht mehr als zwölf betragen.

§ 3. Das Staatsministerium ist befugt, höchstens acht Mitglieder des Eisenbahnrathes zu ernennen. Oldenburgische Staatsbeamte können auf diese Weise nicht in den Eisenbahnrat berufen werden.

§ 4. Die Wahl und Ernennung der Mitglieder erfolgt auf drei Jahre. Für jedes Mitglied mit Ausnahme der nach § 3 ernannten ist ein Stellvertreter zu wählen. Falls Mitglieder oder Stellvertreter vor Ablauf ihrer Wahlzeit ausscheiden, kann die Bestellnng von Ersatzmännern erfolgen.

Artikel 4.

Teilnahme der Staatsbehörden.

Dem Staatsministerium bleibt vorbehalten, sich bei den Verhandlungen des Eisenbahnrates und des ständigen Ausschusses (Art. 6) vertreten zu lassen und

Digitized by Google

andere oldenburgische Staatsbeamte zur Teilnahme an diesen Verhandlungen zu bestimmen.

Desgleichen können nach Bestimmung des Eisenbahndirektors Beamte der Eisenbahndirektion an den Verhandlungen teilnehmen.

Artikel 5.

Berufung des Eisenbahnrates.

Der Eisenbahnrat wird vom Eisenbahndirektor in der Regel im Juni und im November zu einer ordentlichen Versammlung, im übrigen nach Bedarf zu einer außerordentlichen Versammlung berufen.

Die ordentlichen Winterversammlungen werden in Oldenburg, die ordentlichen Sommerversammlungen an einem vom Eisenbahnrat zu bestimmenden Orte des oldenburgischen Bahngebiets abgehalten.

Außerordentliche Versammlungen sind nach dem Ermessen des Eisenbahndirektors, auf Beschluß des Eisenbahnrates, auf Antrag des ständigen Ausschusses (Art. 6) oder auf Verlangen von mindestens vierzehn Mitgliedern des Eisenbahnrates nach Oldenburg zu berufen.

Artikel 6.

Ständiger Ausschuß.

Der Eisenbahnrat bestellt aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuß von höchstens sieben Mitgliedern, dem die Vorberatung der in den Versammlungen (Art. 5) zu verhandelnden Fragen obliegt.

Jeder ordentlichen Versammlung des Eisenbahnrates soll eine Versammlung des ständigen Ausschusses vorangehen. Im übrigen ist der ständige Ausschuß nach dem Ermessen des Eisenbahndirektors oder auf den Antrag der Mehrheit der Ausschußmitglieder zu berufen.

Ort und Zeit der Ausschußversammlungen bestimmt der Eisenbahndirektor.

Artikel 7.

Vorerhebungen.

Um die Vornahme von Vorerhebungen, welche der Eisenbahnrat oder der ständige Ausschuß für erforderlich erachtet, ist die Eisenbahndirektion zu ersuchen.

Artikel 8.

Leitung der Verhandlungen.

Die Leitung der Verhandlungen des Eisenbahnrates und des ständigen Ausschusses liegt dem Eisenbahndirektor ob, welcher bei eigener Behinderung einen Vertreter bestellt.

Artikel 9.

Abstimmungen.

Die Abstimmungen bei den Verhandlungen des Eisenbahnrates und des ständigen Ausschusses, an welchen sämtliche Mitglieder (Artikel 3 und 6) teilnehmen, erfolgen nach einfacher Mehrheit. Im Falle der Stimmengleichheit gilt die gestellte Frage als verneint und gibt bei Wahlen das Los den Ausschlag.

Digitized by Google

Artikel 10.

Geschäftsordnung.

Soweit in diesem Gesetze keine besonderen Bestimmungen getroffen sind, wird das Verfahren bei den Verhandlungen des Eisenbahnrates und des ständigen Ausschusses durch eine Geschäftsordnung geregelt.

Die Geschäftsordnung ist vom Eisenbahnrate zu beschließen und vom Staatsministerium zu genehmigen.

Artikel 11.

Freie Fahrt und Tagegelder.

Die Mitglieder des Eisenbahnrates und des ständigen Ausschusses erhalten zur Teilnahme an den Versammlungen auf den oldenburgischen Staatsbahnen freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse für die Reisen nach und von dem Versammlungsorte. Die im Herzogtum wohnenden Mitglieder des Eisenbahnrates erhalten außerdem aus der Eisenbahnbetriebskasse Tagegelder in Höhe von 6 ℳ.

Artikel 12.

Erlöschen der Mitgliedschaft.

Jeder in der Person eines Mitgliedes des Eisenbahnrates eintretende Umstand, wodurch es zur Bekleidung öffentlicher Ämter dauernd oder auf Zeit unfähig wird, ebenso wie die Eröffnung des Konkurses über das Vermögen eines Mitgliedes hat das Erlöschen der Mitgliedschaft zur Folge.

* * *

Das Gesetz schließt sich, wie die Begründung des Entwurfs hervorhebt, den preußischen Einrichtungen an, trägt aber den Besonderheiten der oldenburgischen Verhältnisse Rechnung und sieht deshalb nur eine Körperschaft vor, die die Zuständigkeit des Landeseisenbahnrats und der Bezirkseisenbahnräte Preußens in sich vereinigt; die Zusammensetzung dieser einen Körperschaft weicht aber dadurch von den preußischen Bestimmungen ganz wesentlich ab, daß die Arbeiterschaft, wie sie in dem Ausschuß der Landesversicherungsanstalt zusammengefaßt ist, in den Eisenbahnrat Vertreter zu entsenden hat. Die §§ 2 und 3 des Art. 3 sollen der Regierung die Möglichkeit geben, aus der Provinz Hannover und aus Bremen Vertreter der Interessentenvereinigungen sowie aus Oldenburg grössere Unternehmungen namentlich des Verkehrswesens und hervorragende Persönlichkeiten, die zufällig nicht gewählt sind, in den Eisenbahnrat zu berufen. — Die seit 1877 bestehende „Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahnverkehrsinteressen im Gebiete der oldenburgischen Staatseisenbahnen“ löst sich damit auf.

Österreich. Das Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt enthält in den folgenden Nummern die nachstehenden, das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren, im Archiv nicht besonders abgedruckten Gesetze, Erlasse usw.:

(No. 12:) Gesetz vom 29. November 1902, gültig für die gefürstete Grafschaft Görz und Gradisca, betr. die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtstraßen zu

Digitized by Google

den Eisenbahnstationen. — (No. 16:) Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 2. Februar 1903 zur Durchführung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, betr. die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen verwandten Arbeiter.

Rußland. Kaiserlicher Erlass vom $\frac{28. \text{ Juni}}{10. \text{ Juli}}$ 1902, betreffend die Bildung eines Ausschusses für die Verteilung der Aufträge auf Lieferung von Fahrmitteln, Schienen und sonstigem Eisenbahnbedarf unter die einzelnen Werke.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom $\frac{21. \text{ Dezember } 1902}{3. \text{ Januar } 1903}$.)

Im Ministerium der Verkehrsanstalten wird, zunächst auf die Dauer von drei Jahren, ein besonderer Ausschuß eingesetzt, der über die Verteilung der von der Regierung ausgehenden Bestellungen auf Lieferung von Fahrmitteln, Schienen, Kleineisenzeug und sonstigem Eisenbahnbedarf beraten und das Ergebnis seiner Beratung dem Minister der Verkehrsanstalten in jedem einzelnen Fall vorlegen soll. Dieser Ausschuß, dessen Vorsitzender vom Kaiser ernannt wird, soll zusammengesetzt werden aus Mitgliedern der Ministerien der Verkehrsanstalten, der Finanzen, der Landwirtschaft und der kaiserlichen Kontrolle. Zur Deckung der durch diese Einrichtung entstehenden Kosten soll in den Etat $^1/_{30}$ v. H. der Beträge eingestellt werden, die für die beabsichtigten Bestellungen vorgesehen sind, aber für ein Jahr nicht über 15000 Rbl.

Digitized by Google

Bücherschau.

Besprechungen.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Herausgegeben von Blum, v. Borries und Barkhausen. Wiesbaden 1902. C. W. Kreidels Verlag. II. Band. Der Eisenbahnbau. 4. Abschnitt: Signal- und Sicherungsanlagen. Zweiter Teil. Bearbeitet von Scholkmann in Berlin. VI S. u. 1159 bis 1316 in gr. 8° mit 191 Abbildungen im Text. Geh. Preis 5,40 ℳ.

Dem ersten Teil der Signal- und Sicherungsanlagen, der in dieser Zeitschrift auf S. 917 des Jahrgangs 1901 besprochen worden ist, ist nunmehr der zweite Teil gefolgt.

Seinen Hauptinhalt bilden die Signale und ihre Stellvorrichtungen bei nicht geblockten Stellwerken sowie die sogenannten ergänzenden Sicherheitseinrichtungen an den fernbedienten Weichen (Verriegelungseinrichtungen, Druckschienen usw.). Nach einer allgemeinen Beschreibung der Ausrüstung an den Mastsignalen und Vorsignalen werden zunächst die älteren Stelleinrichtungen besprochen, die z. T. noch heute in Gebrauch sind, und von denen einzelne, wie z. B. die Drahtbruchsicherung von Siemens und Halske, wegen ihrer Einfachheit für gewisse Verhältnisse vorzügliche Lösungen darstellen. Sodann werden die Signalstellhebel und Kurbeln neuerer Bauart beschrieben, wobei die sehr interessanten verschiedenen Stellvorrichtungen für mehrarmige Signale besonders ausführlich behandelt werden.

Darauf folgt eine eingehende Besprechung der Signalangriffe neuerer Bauart und ihrer Wirkung bei Drahtbruch. Es werden nicht nur die bekannten Bauweisen für durchgehende Leitungen der Scherenhebel, der Schneckenantrieb und das Wendegetriebe ausführlich erörtert, sondern auch die Einrichtungen, bei denen der Vorscheibenanschluß durch getrennte Leitungsschleifen erfolgt.

Digitized by Google

Hieran schließt sich eine Beschreibung der Riegelrollen verschiedener Bauweisen, ferner der Druckschienen, Zeitverschlüsse, Gleissperren usw. Endlich wird die Anordnung und der Zusammenhang eines nicht geblockten Stellwerks an einem Beispiele erläutert. Die besprochenen Bauarten sind mit großem Geschick aus den zahllosen auf deutschen Bahnen vorhandenen Ausführungen ausgewählt worden. An zwei Stellen hat der Verfasser auch Einrichtungen englischer Bahnen zum Vergleich herangezogen. Bei der Besprechung der Vorsignale hätten indes die Vorscheiben an den Masten der Armsignale, die neuerdings außerhalb Preußens in größerem Umfange angewandt werden, ferner die bayerischen Klappenvorsignale Erwähnung finden sollen. Außer den sehr reichlichen, sauberen Konstruktionszeichnungen sind eine Reihe von Linienskizzen gegeben, jedoch hätte sich für Leser, die ohne praktische Erfahrung in Stellwerksanlagen an das Studium des Werkes gehen, durch Vermehrung der Prinzipskizzen hin und wieder das Verständnis erleichtern lassen. Besonders anzuerkennen ist die außerordentlich sachliche und maßvolle Kritik. Das wird jeder umsomehr anerkennen, der aus Erfahrung weiß, wie gerade im Stellwerkswesen genau dieselbe Einrichtung je nach den Gegenden und Personen verschieden beurteilt wird, sodaß häufig „von der Parteien Gunst und Haß verwirrt“ das Bild ein außerordentlich schwankendes wird.

Aus der kurzen Inhaltsangabe wird man bereits erkennen können, daß die schwierigsten und verwickeltsten Fragen auf dem Gebiete der rein mechanischen Stellwerksanlagen zur Erörterung kommen, auf deren genaue Kenntnis in der Praxis zuweilen nicht genügend Wert gelegt wird. Die Schwierigkeit für das Verständnis der erörterten Einrichtungen liegt in folgendem begründet. Die in dem ersten Teil besprochenen Mechanismen, die Drahtzugweichenhebel und die Weichenantriebe nebst den Spitzenverschlüssen, haben alle das eine gemeinsam, daß die Wirkung der arbeitenden Teile sich gesondert erkennen und daher auch in der Praxis an Ort und Stelle leicht übersehen und prüfen läßt. Wesentlich anders liegt der Fall bei den Signalstelleinrichtungen, bei denen sich — wie noch zu erörtern ist — gleichzeitig Vorgänge an den verschiedensten Stellen abspielen, die wechselseitig auf einander wirken. Der Grund hierfür liegt in den sogenannten Reißbedingungen.

Hiernach müssen die Angriffs- oder Antriebsvorrichtungen an den Signalmasten so eingerichtet werden, daß das Signal bei Leitungsbruch in Haltstellung verbleibt, oder diese selbsttätig annimmt, wenn nur ein Signal durch die Leitung bedient wird, während die Antriebsvorrichtungen bei den mit Vorsignalen ausgerüsteten Mastsignalen derartig angeordnet sein sollen, daß kein gefährliches Signalbild herbeigeführt wird, wenn der

Digitized by Google

Leitungsdraht an beliebiger Stelle reißt. Besonders beim Vorhandensein von Vorsignalen und bei durchgehender Leitung wird der Vorgang außerordentlich verwickelt, zumal wenn eine Weichenriegelrolle in den Signaldrahtzug eingeschaltet ist. Es sind dann bekanntlich, wenn ein Draht reißt, 24, wenn beide Drähte reißen, entsprechend mehr Möglichkeiten vorhanden, wie der Bruch erfolgen kann.

Zur Erkenntnis der beim Reißen auftretenden Vorgänge sind gleichzeitig räumlich weit auseinanderliegende Teile, Spannwerk, Signal, Vorsignal, Riegelrolle und unter Umständen Signalhebel zu beobachten.

Infolgedessen findet man sogar bei gewiegten Stellwerkspraktikern häufig nur ein lückenhaftes Verständnis hierfür. Und doch ist das genaue Vertrautsein mit den Vorgängen beim Reißen für den mit der Unterhaltung der Anlagen beauftragten Beamten von großer Bedeutung; andernfalls kann leicht durch scheinbar harmlose Abänderungen wie z. B. das Befestigen eines Hebels, der eine elektrische Rückmeldeeinrichtung betätigt, an den Leitungsdrähten usw., die ganze Einrichtung unwirksam gemacht werden. Es muß deshalb dankbar und freudig begrüßt werden, daß unseres Wissens zum ersten Mal von dem Verfasser die verwickelten Vorgänge in den Signalleitungen für verschiedene Bauarten eingehend erörtert und beschrieben sind. Gerade durch Vergleichung der verschiedenen Wege, auf denen die einzelnen Signalbauanstalten dasselbe Ziel zu erreichen streben, wird es dem Leser gelingen, sich ein klares Bild von den Aufgaben, ihren Lösungen und den dabei notwendigen Vorbedingungen zu verschaffen. Übrigens hat die aus der verwickelten Bauart und der Empfindlichkeit der beschriebenen Einrichtungen entspringende Unsicherheit ihrer Wirkung neuerdings die Frage auftauchen lassen, ob man nicht auf die Reißbedingungen verzichten soll, wie es in Süddeutschland tatsächlich der Fall ist. Auch der Verfasser des vorliegenden Werkes neigt sich dieser Anschauung zu. Auf alle Fälle aber spricht er sich gegen die Anbringung von Überwachungsvorrichtungen für Drahtbruch an den Signalhebeln der Abschlußsignale aus, weil die Sperreinrichtung auch zur Unzeit wirken und die unter Umständen erforderliche schleunige Zurücknahme eines Fahrsignales verhindern kann. Ob diese Ansicht überall geteilt werden wird, erscheint indes fraglich.

Ebenso wertvoll wie die Besprechung der Signalstelleinrichtungen ist die Erörterung der an zweiter Stelle behandelten Riegelanlagen, bei denen, wie die Erfahrung lehrt, trotz aller sinnreichen Erfindungen, infolge kleiner Versehen bei der Montage, durch Abnutzung usw. die sichere Wirkung in Frage gestellt wird. Ja, bei längst erprobten Bauarten stellen sich oft nach Jahren zufälligerweise Mängel heraus, die die schleunige Beseitigung verlangen. Auch hier ist eine genaue Kenntnis der Ziele und

Digitized by Google

Wege der Riegeleinrichtung von höchstem Wert für eine zwekmäßige Verwendung und Unterhaltung.

Nach den vorstehenden Darlegungen muß deshalb auch der neueste Teil der Eisenbahntechnik der Gegenwart als ein Buch bezeichnet werden, das der ständige Begleiter jedes Technikers bilden sollte, der mit Stellwerksanlagen zu tun hat. *Oder.*

Dasselbe. III. Band. Unterhaltung und Betrieb der Eisenbahnen. Zweite Hälfte: Betrieb, statistische Ergebnisse und wirtschaftliche Verhältnisse der Eisenbahnen. Bearbeitet von v. Beyer, Blum, v. Borries, Clausnitzer, Großmann, Leißner, Nitschmann, Zehme. XII S. und S. 245 bis 571 in gr. 8° mit 93 Abbildungen im Texte und 1 lithographierten Tafel. Geh. Preis 12 *M*.

Mit dem Erscheinen des vorliegenden Buches wird der dritte Band der Eisenbahntechnik der Gegenwart vollständig. Der erste Abschnitt des ersten Hauptteiles bringt zunächst aus der Feder Clausnitzers eine Aufzählung und Erklärung der für den Betrieb deutscher Haupt- und Nebenbahnen wesentlichsten Vorschriften aus den vom Bundesrat beschlossenen Verordnungen, sowie aus den Technischen Vereinbarungen, wobei einzelne Vorschriften ausländischer Bahnen zum Vergleich herangezogen werden. Es folgt hierauf eine Beschreibung des Streckendienstes (v. Beyer), des Stationsdienstes (Nitschmann), des Fahrdienstes (Clausnitzer, v. Borries, Leißner) und des Verschiebedienstes (Blum), wobei im wesentlichen preußische Einrichtungen berücksichtigt werden. Der zweite Abschnitt (bearbeitet von v. Beyer) beschäftigt sich mit dem Betriebe der Kleinbahnen, der dritte Abschnitt (bearbeitet von Zehme) bespricht den Betrieb der elektrischen Straßen- und Vorortbahnen mit Ausschluß der Stadtbahnen. Der vierte Abschnitt (bearbeitet von Großmann) behandelt die Schmierung und die Schmiermittel. — Der zweite Hauptteil bringt statistische und wirtschaftliche Angaben über Haupteisenbahnen (v. Borries) und Kleinbahnen (v. Beyer) und eine Besprechung der wirtschaftlichen Verhältnisse der elektrischen Bahnen (Zehme).

Die vorstehende trockene Aufzählung gibt nur ein unvollkommenes Bild von dem reichen Stoff, der behandelt ist. Sie läßt aber auch verstehen, daß bei der großen Anzahl von Mitarbeitern die einheitliche Bearbeitung wesentliche Schwierigkeiten bieten mußte; ein billiger Beurteiler wird daher die in dieser Hinsicht nicht wegzuleugnenden Mängel des Werkes beim Erscheinen der ersten Auflage nicht allzuhart

Digitized by Google

anrechnen können. Dagegen wird man von einer Neuauflage die Beseitigung so mancher Wiederholungen erwarten müssen. Es dürfte sich zu diesem Zwecke empfehlen, eine scharfe Abgrenzung des in den einzelnen Abschnitten behandelten Stoffes vorzunehmen, sodaß —, um nur ein Beispiel herauszugreifen die Bildung der Personenzüge nur einmal und nicht — wie es jetzt geschehen — an drei verschiedenen Stellen (S. 258, S. 340 u. S. 404) besprochen wird.

Man kann das in dem Buche Gebotene etwa in drei Klassen zerlegen. Zur ersten gehört die Wiedergabe amtlicher Vorschriften mit teilweiser Vergleichung auswärtiger Einrichtungen. Von einer derartigen Zusammenstellung muß man zweierlei verlangen: einmal, daß die Wiedergabe der Vorschriften unbedingt zuverlässig ist, und zweitens, daß genau der Geltungsbereich jeder Bestimmung zu erkennen ist. Leider sind die beiden Forderungen in dem vorliegenden Werke nicht überall erfüllt. Wenn man auch die Schwierigkeiten der Aufgabe bei dem gewaltigen Umfange des Vorschriftenwesens nicht unterschätzen darf, so hätte man eine schärfere Darstellung doch um so eher erwarten dürfen, als bereits in dem vortrefflichen Werke „Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahnen“ von Wilhelm Cauer (vergl. Archiv, Jahrg. 1897 S. 858) ein ebenso klarer wie zuverlässiger Wegweiser auf diesem schwierigen Gebiet geschaffen worden ist.

Zur zweiten Klasse des Gebotenen ist die Schilderung der Dienstvorrichtungen der Strecken- und Fahrdienstbeamten zu rechnen, die sich im wesentlichen auf preußische Verhältnisse bezieht und stellenweise vielleicht zu ausführlich gehalten ist.

Drittens aber enthält das Buch wertvolle Untersuchungen und Ratschläge für die Handhabung des Betriebes, die sich weder in Gesetzen noch in Dienstanweisungen finden. So enthält z. B. das von Nitschmann bearbeitete Kapitel über den Stationsdienst eine Reihe trefflicher Fingerzeige über die Verteilung des Dienstes und die Anordnung der Dienstbezirke. Daneben wird die Tätigkeit des Stationsvorstehers anschaulich und lebendig geschildert. Endlich findet sich — allerdings nur für preußische Verhältnisse passend — eine Darlegung des von Nitschmann eingeführten Begriffs des Fahrrechtes. Nicht minder wertvoll sind die Ausführungen Blums in dem Kapitel Verschiebedienst. Es werden hier unter anderem zu den klassischen Ausführungen Jaegers in Bd. II über Verschiebebahnhöfe, die leider infolge Mangels an Raum das Gebiet nicht erschöpfen konnten, eine Reihe wichtiger Ergänzungen gegeben. Auch der von v. Borries bearbeitete Abschnitt über die Verteilung der Fahrzeit auf die einzelnen Streckenabschnitte enthält wertvolle Angaben in musterhafter Darstellung. Ebenso verdienen die folgenden Abschnitte über den

Digitized by Google

Betrieb der Kleinbahnen und elektrischen Bahnen besondere Beachtung. Sehr wertvoll sind die im Abschnitt B. I gegebenen Berechnungen der Kosten von Personen- und Güterzügen. Dem überaus wichtigen Kapitel über die wirtschaftlicher Verhältnisse der Kleinbahnen sind leider knapp zwei Seiten gewidmet, dagegen sind die entsprechenden Untersuchungen über elektrische Bahnen ausführlicher gehalten und bringen vieles Wertvolle.

Das Buch wird zweifellos sehr viel gekauft werden, da es für die Eisenbahntechniker der verschiedensten Stellungen brauchbares Material enthält. Bei einer Neuauflage werden sich leicht die hin und wieder vorhandenen Ungenauigkeiten, Unrichtigkeiten und Wiederholungen beseitigen, sowie einige Ergänzungen vornehmen lassen. Im Folgenden seien einige Punkte genannt, die mir beim Durchlesen des Buches aufgefallen sind.

Auf S. 247 heißt es: „Die Bestimmungen betreffend die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (T. E.), sind zwischen dem Deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz vereinbart und am 1. April 1887 in Kraft getreten." Dagegen heißt es S. 397: „Am 1. April 1887 sind unter dem Namen „Bestimmungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen", kurz „Technische Einheit", „T. E.", zu gleichem Zwecke internationale Vereinbarungen zwischen den festländischen europäischen Staaten mit Bahnen der Spurweite von 1435 bis 1440 mm, außer Spanien und Portugal, in Kraft getreten" usw. Beides ist ungenau; die Bestimmungen über die T. E. sind zwischen den oben genannten fünf Staaten in dem Schlußprotokoll der Konferenz vom 15. Mai 1886 vereinbart worden und am 1. April 1887 in Kraft getreten. Der Beitritt der Regierungen von den Niederlanden und Rumänien ist 1887, Belgien, Serbien, Griechenland 1890, Bulgarien 1891, Luxemburg, Dänemark, Schweden und Norwegen 1896, Rußland hinsichtlich der Warschau—Wiener Eisenbahn und der Zweigbahn nach Lodz 1899 erfolgt. Dagegen ist die Türkei nicht beigetreten, sondern hat nur durch Annahme des Vereins-Wagenübereinkommens die Bestimmungen des Artikels II der T. E. für sich verbindlich gemacht.

Die „Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen" gehören nicht, wie auf S. 399 behauptet wird, zur Technischen Einheit. Sie sind zwar auf derselben Konferenz, aber in einem anderen Protokoll vereinbart und sind auch unter einem anderen Datum vom Reichskanzler veröffentlicht worden. Das Vereins-Wagenübereinkommen enthält nicht mehr — wie auf S. 397 gesagt ist — schärfere Bestimmungen als die T. E., sondern stimmt schon seit 1. April 1897 inhaltlich mit ihr überein. Außer dem Vereins-Wagenübereinkommen ist auf S. 400 noch

Digitized by Google

die entsprechende amerikanische Vorschrift, der „Code of rules“ erwähnt. Dagegen werden die uns doch viel näher liegenden Vorschriften des Preußischen Staatsbahn-Wagenverbandes, des Deutsch-Italienischen Wagenverbandes, des Internationalen Wagenverbandes, ebenso die Vorschriften der nordischen, schweizerischen und italienischen Bahnen nicht genannt. Der ganze Abschnitt über den Wagendienst bedarf einer gründlichen Umarbeitung.

Im Abschnitt A. 1. a hätten die abweichenden Bestimmungen der bayerischen Signalordnung unter allen Umständen aufgenommen werden müssen, da sie auf Grundsätzen beruhen, die von denen der in den anderen deutschen Staaten giltigen Signalordnung wesentlich abweichen. Ein Hauptfehler dieses Abschnittes ist, daß man nie erkennen kann, ob die Bestimmungen der Signalordnung oder den Ausführungsbestimmungen der Verwaltungen entnommen sind.

Überhaupt müßten bei einer folgenden Bearbeitung die süddeutschen, österreichischen und schweizerischen Vorschriften mehr berücksichtigt werden, so z. B. bei Besprechung des Dienstes der Zugmannschaften, des Zugmeldedienstes und des Verschiebedienstes. Auf alle Fälle muß aber — wie bereits erwähnt — das Giltigkeitsverhältnis der verschiedenen Bestimmungen klargelegt werden.

Auf S. 278 wird die Entfernung des Deckungssignals von der zu deckenden Stelle bei Gefälle zu 1200 m, dagegen auf S. 289 zu 1000 m angegeben. Auf S. 269 wird gesagt: „Durch Wege-, Zustimmungssignale wird dem das Einfahrtsignal bedienenden Wärter die Erlaubnis zur Herstellung des Signales „freie Fahrt“ erteilt“ (!) usw., dagegen auf S. 333: „Die früher übliche Benutzung von Mastsignalen, um den Befehl zur „Fahrt“-Stellung anderer Mastsignale zu erteilen, ist zur Zeit wohl allgemein verworfen.“ Auf S. 318 empfiehlt es sich, die Bemerkung „das Fahrrecht tritt von selbst wieder in Kraft, sobald die Zeit für das fahrplanmäßige Verkehren eines Zuges oder für eine Lokomotivfahrt herannaht“, etwas näher zu erläutern, um nicht in dem unerfahrenen Leser den Glauben zu erwecken, als sei der Stationsbeamte vor Erteilung der Fahrerlaubnis nicht verpflichtet, sich von dem Freisein der Gleise zu überzeugen.

In den Abschnitten über die Zugbildung wäre eine genaue Besprechung der Zugbildungspläne sowie der Rangierordnungen für Personenzüge erwünscht, ebenso hätten die Behandlung der Personen-Kurswagen, die Teilung und Vereinigung ganzer Züge usw. ausführlicher geschildert werden dürfen.

Die Angabe auf S. 398/99: Die Bahnverwaltungen hätten die auf den beteiligten Bahnen zulässigen größten Querschnittsabmessungen der

Digitized by Google

Güterwagen usw. allen übrigen mitzuteilen, und dies geschähe durch das vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebene Druckwerk: „Verzeichnis der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen größten festen Radstände und Raddrücke usw.“ ist nicht zutreffend. Vielmehr haben nach T. E. Art. II § 1 und § 23 die Regierungen sich dies gegenseitig mitzuteilen. Das angeführte Druckwerk des V. D. E. V. ist, soweit es sich auf Nichtvereinsbahnen bezieht, lediglich ein Abdruck der betreffenden Angaben.

S. 401: Die Vorschriften für die Beladung offener Güterwagen bilden nicht die Anlage III des Vereinswagenübereinkommens, sondern die Anlage VI.[1])

Die auf S. 425 erwähnten Spillanlagen auf dem Güterbahnhofe in Frankfurt a. M. sind nicht mehr im Betrieb. In die Tafel über Kosten des Verschiebens auf S. 434 hätten die interessanten Angaben Köpkes über den Bahnhof Dresden - Friedrichstadt (vergl. Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 1898 S. 1135) aufgenommen zu werden verdient.

Die auf S. 451 und 452 vertretene Anschauung, die Sandgleise von Köpke und die Bremsketten im Edgehill könnten sich mit Gleisbremsen und Hemmschuhen nicht messen, erweckt den Anschein, als verfolgten alle vier Einrichtungen den gleichen Zweck; in Wirklichkeit sollen die beiden erstgenannten lediglich ausnahmsweise zum Aufhalten durchgegangener Wagen, die letzten beiden zur Abschwächung der Geschwindigkeit im regelmäßigen Betrieb dienen.

Die auf S. 462 stehende Behauptung: „Vollspur sollte aber für Kleinbahnen die Ausnahme bilden“, erscheint nach den Ausführungen A. Liebmanns in der Zeitschrift für Kleinbahnen 1902 S. 566 sehr anfechtbar.[2])

Ebenso sind die Nachteile der Schmalspur für den Bau der Betriebsmittel nicht genügend hervorgehoben, auch hätten für die Behauptungen, daß bei schmaler Spur steilere Neigungen möglich seien und (S. 463) daß das tote Gewicht geringer werde als bei Vollspur, zahlenmäßige Beweise erbracht werden müssen. Bemerkungen wie die auf S. 466: „In Krümmungen ist die Spur angemessen zu erweitern“ sind wertlos, so lange nicht gesagt wird, wieviel die Erweiterung betragen soll. Nachteile der Kabelbahnen sind nicht allein, wie auf S. 467 behauptet wird, die sehr

---

[1]) Anlage III waren diese Vorschriften in dem V. W. Ü. von 1889, das der Verfasser anscheinend statt desjenigen von 1896 (in Kraft seit 1. April 1897) benutzt hat.

[2]) Die nachstehenden Bemerkungen über Kleinbahnen und Elektrische Bahnen verdanke ich der liebenswürdigen Mitteilung des durch seine Veröffentlichungen über amerikanische Straßenbahnen bekannt gewordenen Regierungsbaumeisters Herrn G. Schimpff in Altona.

Digitized by Google

hohen Baukosten und die nicht seltenen Betriebsstörungen, sondern vor allem die hohen Betriebskosten infolge der Kabelabnutzung und des geringen Wirkungsgrades der Kraftübertragung; dagegen sind diese Bahnen in der Herstellung billiger als elektrische Bahnen mit Unterleitung. Auf S. 479 hätten die Selbstentlader erwähnt werden müssen. Die auf S. 497 genannten Gasbahnen sind nicht mehr in Betrieb.

In dem Abschnitt über elektrische Bahnen empfindet man als wesentlichen Nachteil, daß er sich nur mit Straßenbahnen beschäftigt. Die Anwendung der elektrischen Zugkraft auf Stadtbahnen ist gar nicht gestreift, ebensowenig sind die Verhältnisse des Speicherbetriebes auf Hauptbahnen, der dem Vollbahnbetriebe nahe kommenden Bahnen, der Bergbahnen und des Tunnelbetriebes auf Vollbahnen behandelt. Die Bestrebungen zur Einführung von elektrischen Vollbahnen werden ebenfalls nicht erwähnt.

In der auf S. 507 aufgestellten Behauptung: „die Ausbildung der staatlichen Eisenbahntechniker befähigt nicht ohne weiteres zum Bau und zur Betriebsführung einer elektrischen Klein- oder Straßenbahn", mag etwas Wahres liegen. Andererseits aber ist nicht zu leugnen, daß die auf S. 539 erwähnten Fehler bei der Einrichtung vieler elektrischer Straßenbahnen, Oberflächlichkeit der Vorarbeiten, zu große Zugeständnisse an die Gemeinden, Fehlen von genügenden Abschreibungen und — könnte man hinzufügen — mangelnde Unterhaltung sicher vermieden worden wären, wenn ein tüchtiger Eisenbahntechniker die Leitung gehabt hätte. Das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben ist auf den amerikanischen Bahnen übrigens nicht so günstig, wie man nach der Bemerkung auf S. 549 annehmen kann. Der Betriebskoeffizient beträgt nach den Angaben Schimpffs etwa 60 %. („Die Straßenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika", S. 186. — Berlin 1903, Verlag von Julius Springer.)

Die Herausgeber haben in dankenswerter Weise auf S. XII die Erklärung für die neu geprägten deutschen Wörter gegeben. Leider ist das Verzeichnis nicht vollständig. Infolgedessen muß man manche Ausdrücke, wie z. B. Absonderung (statt Isolation) erst ins Fremdsprachliche zurückübersetzen, um die Bedeutung zu erraten. Zum Schlusse bemerke ich ausdrücklich, daß erstens die vorstehende Aufzählung kleiner Mängel durchaus nicht den Anspruch auf Vollständigkeit macht, ebenso wie vieles nicht erwähnt werden konnte, das rückhaltlose Anerkennung verdient. Zweitens aber sollen dadurch weder die Leistungen der Verfasser noch das große Geschick und die Sorgfalt der Herausgeber irgendwie herabgesetzt werden.

Oder.

Digitized by Google

Biscau, W., Professor. Was ist Elektrizität? Eine Studie über das Wesen der Elektrizität und deren kausalen Zusammenhang mit den übrigen Naturkräften. Für Gebildete aller Stände. Leipzig 1902. Hochmeister und Thal.

An welche Leser der Verfasser bei Abfassung seiner Schrift gedacht hat, ist nicht klar zu ersehen.

Nach der Angabe auf dem Titelblatt ist sie für „Gebildete aller Stände" bestimmt. Am Schluß dagegen spricht der Verfasser sich dahin aus, daß es ihm Befriedigung gewähre „Licht über Dinge, die fast ausschließlich das geistige Eigentum der Gelehrten bilden, auch denjenigen gebracht zu haben, welche weit ab von der Wissenschaft deren Errungenschaften praktisch verwerten."

Imgrunde ist dieser Umstand aber auch gleichgiltig, da die Schrift weder dem einen noch dem andern Leserkreis Nutzen bringen wird. Im Gegenteil ist sie so recht dazu angetan, die Begriffe zu verwirren. Schon der Titel ist so unglücklich wie möglich gewählt. Eine Studie über das „Wesen" der Elektrizität!

Nun aber die zum Teil wahrhaft haarsträubenden Ansichten, die der Verfasser entwickelt.

Hierfür nur ein Beispiel, das aber sehr kennzeichnend ist. Auf S. 19 wird klipp und klar folgendes ausgesprochen: „Eben, weil die Mathematik die Grundlage unserer Wissenschaft ist, werden sich Hypothesen als Thesen, das sind Wahrheiten, ergeben, wenn sie mathematisch bewiesen sind."

Da hört denn doch die Gemütlichkeit auf!

Den eigentlichen Inhalt der Schrift bildet eine oberflächliche Darstellung der Versuche der heutigen Physik, für die physikalischen Erscheinungen gewisse Ausgangspunkte zu finden, von wo aus sich diese einigermaßen übersehen lassen. Daß diese bei Erweiterung der Erfahrungen ganz andere werden können, scheint indes dem Verfasser durchaus nicht klar zu sein. Wenigstens stellt er die Sache stets so dar, als ob jene Ausgangspunkte das „Wesen" der Erscheinungen bildeten. Über die elektrischen und magnetischen Erscheinungen bringt er die üblichen Vergleiche mit Flüssigkeitsströmen und das Kraftlinienbild, was ja ganz nützlich sein könnte, wenn nur immer ausdrücklich betont wäre, daß es sich hierbei lediglich um Gleichnisse handelt. Aber nein! Diese Gleichnisse werden als das „Wesen" dargestellt.

Gemeinverständliche Schriften können ohne Zweifel von großem Nutzen sein. Das setzt aber voraus, daß der Verfasser den Gegenstand, den er in solcher Form behandelt, vollkommen durchdrungen hat und

Digitized by Google

daß er bei der Darstellung niemals den Boden strengster Wissenschaftlichkeit verläßt.

Für Schriften, die sich an einen Leserkreis wenden, der nicht in der Lage ist, sie kritisch zu beurteilen, gilt in erster Linie die alte Binsenweisheit „das Beste ist gerade gut genug". *W.*

Hoyer, Egbert v., Professor of Mechanical Technology, and **Kreuter, Franz,** Professor of Civil Engineering in the Royal Technical University of Munich. Technological Dictionary — English-German-French — of the terms employed in the manufactures; architecture, civil, military and naval; civil engineering including bridge-building, road and railway construction; mechanics and mechanical engineering; ship-building and navigation; metallurgy, mining and smelting; artillery and marine; mathematics; physics and electrotechnics; chemistry and metallurgy; mineralogy etc. Fifth edition. Wiesbaden, 1903. J. F. Bergmann. Preis 12 M.

Das vorliegende Werk bildet den zweiten Band des im Archiv 1902 S. 488 besprochenen technologischen Wörterbuchs. Während in dem ersten Bande die einzelnen, einander entsprechenden technischen Ausdrücke in der Reihenfolge: Deutsch-Englisch-Französisch wiedergegeben wurden, steht hier das Englische zuerst und es folgen Deutsch und Französisch, weshalb diesem zweiten 877 Druckseiten haltenden Bande auch ein Titelblatt in englischer Sprache gegeben ist.

Wie bei dem ersten Bande ist auch bei der Zusammenstellung dieses Bandes mit großer Sorgfalt bezüglich der Wiedergabe der einzelnen einander entsprechenden Ausdrücke in den drei Sprachen verfahren. Ferner hat, wie bei dem ersten Bande, auch bei diesem gegenüber der ersten Auflage eine sehr starke Vermehrung des aufgenommenen Wortschatzes stattgefunden, die Zahl der Ausdrücke ist von etwa 29 300 in der ersten auf 56 200 in der fünften Auflage gestiegen. Es zeichnet sich daher auch dieser Band ebenso wie der erste sowohl durch Zuverlässigkeit als durch Reichhaltigkeit aus. *H. Claus.*

Digitized by Google

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Brockhaus' Konversationslexikon. Bd. 10. K—Lech. Leipzig 1903.

van Citters und van Roosendahl. Verzameling van wetten, besluiten enz. betreffende de spoorwegen in Nederland. 1901. 2 Bände. Haag 1902.

Föhlinger, O. Grundzüge des Eisenbahnwesens. Leipzig 1903.

Gehrckes Handbuch für deutsche Eisenbahnbeamte. Dresden 1903. 3 ℳ

Grimshan, R. Winke für den Maschinenbau. Hannover 1903. 3 ℳ

Hertzer, Dr. W. Handkommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung. Berlin 1903. 4 ℳ

Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahn-Verein. Ausführlicher Bericht über den Londoner Kongreß vom Juli 1902. Brüssel 1903.

Koestler, H. Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn. Wien 1903. 1 ℳ

Müller, M. und Mattersdorf, W. Die Bahnmotoren für Gleichstrom. Berlin 1903. 15 ℳ

Pernt, M. Tafeln zum Abstecken von Kreis- und Übergangsbögen durch Polarkoordinaten. Wien 1903. 3,60 ℳ

Pfeiffer-Proskauer. Enzyklopädie der Hygiene. Lieferung 1—7. Leipzig 1902 je 2 ℳ

Prochaskas. Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn 1903, mit Stationenverzeichnis. Wien 1903. 4 Kr.

Proell, W. Praktische Beurteilung von Regulatoren und Regulierungsfragen. Leipzig 1903. 2 ℳ

Rosche, H. Die Nordböhmische Transversalbahn von Teplitz nach Reichenberg. Wien 1903.

Schulze, W. A. Fahrplankarte von Europa. Ein Reisekursbuch auf einem Blatt. Leipzig 1903. 0,50 ℳ

Sympher. Karte des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen im Jahre 1900, nebst Erläuterungen. Berlin 1902. 6 ℳ

Tscherton, F. Der Brückenbau. Wiesbaden 1903. 9,60 ℳ

Ungarisches Statistisches Zentralamt. Ungarisches statistisches Jahrbuch 1901. Neue Folge. Bd. 9. Budapest 1902.

Zacharias, J. Elektrische Straßenbahnen. Wien 1903. 4 ℳ

Zehme, E. C. Die Betriebsmittel der elektrischen Eisenbahnen. Wiesbaden 1903. 27 ℳ

Digitized by Google

Zeitschriften.

Annals of the American Academy of Political and Social Science. Philadelphia.

Band 21. Heft 1. Januar 1903.

Some features of the labor system and management at the Baldwin Locomotive Works.

Bayerische Verkehrshefte für Fortbildung im Verkehrsdienste. München.

1903. Heft 49.

Die wesentlichen gesetzlichen und verordnungsmäßigen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen. — Die Behandlung der Revisionserinnerungen aus Verkehrseinnahmen.

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer. Bruxelles.

Band 17. Heft 1. Januar 1903.

Le viaduc du Viaur sur la ligne de Carmaux à Rodez. — Les résultats des expériences faites à Berlin sur la traction électrique à grande vitesse. — L'éclairage électrique des trains à intercirculation des chemins de fer de l'État prussien. — Block system automatique, avec commande électro-pneumatique à basse pression, du London and South Western Railway. — Les débats récents sur les avantages respectifs des chemins de fer et des canaux.

Heft 2. Februar 1903.

Les aciers au nickel à hautes teneurs. — Chariot formant trottoir au droit des passages à niveau situés près des bâtiments de recettes.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

(Siehe unter Zentralblatt am Schlusse der Zeitschriftenschau.)

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

Band 37. Heft 2 und **3.** Vom 7. und 10. Januar 1903.

Bericht über die Vorarbeiten und Bauausführungen der italienischen Mittelmeer-Eisenbahn aus den Jahren 1885—1897.

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.

No. 1—8. Vom 1. Januar bis 19. Februar 1903.

(No. 1:) Nachahmenswerte Eisenbahnpolitik des Großherzogtums Baden. — (No. 2:) Personentarifreform in Sachsen. — (No. 3:) Der Werdegang des Eisenbahnbeamten in Österreich. — (No. 4:) Wagenübergang von der normalen auf die russische Spurweite. — (No. 6:) Betriebskoeffizient und Eisenbahnausgleichsfonds in Preußen. — (No. 7 u. 8:) Die Zugkraft der Eisenbahnen.

Deutsche Juristenzeitung. Berlin.

Jahrgang 8. Heft 4. Vom 15. Februar 1903.

Zur Verjährung der Frachtzuschlagsforderung.

Digitized by Google

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Band 318. Heft 1—7. Vom 3. Januar bis 14. Februar 1903.

Moderne Lade- und Transporteinrichtungen für Kohle, Erze und Koks.

The Economist. London.

Heft 3097. Vom 3. Januar 1903.

The working of Australasian Railways in 1901/02.

Heft 3098. Vom 10. Januar 1903.

Canadian Railways: the subsidy system and the Grand Trunk transcontinental project.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band 19. Heft 2.

Die Haftpflicht der Post für Beschädigung von Reisenden, verglichen mit der Eisenbahnhaftpflicht nach deutschem Reichsrecht. — Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Bruch von Gußwaaren. — Beiträge zur Erläuterung des preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Железнодорожное дѣло (Das Eisenbahnwesen). St. Petersburg. (In russischer Sprache).

1902. No. 45—48 und **1903** No. 1—3.

(No. 45 u. 46:) Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde im 19. Jahrhundert (nach dem Archiv für Eisenbahnwesen 1902). — (No. 47:) Über den selbsttätigen Stromschluß zur Zerstörung eines feindlichen Zuges während der Fahrt (vgl. No. 34 u. 35). — (No. 48:) Neue Maßnahmen zur Sicherung des Zugverkehrs. — (No. 1, 3 u. 4:) Bemerkungen über den Eisenbahnoberbau. — Die Entgleisung eines Schnellzugs der Petersburg-Warschauer Eisenbahn am 7. Oktober 1902. — (No. 2 u. 3:) Über Prüfung und Abnahme von Schienen.

Elektrotechnische Rundschau. Frankfurt a. M.

Jahrgang 20. Heft 7. Vom 1. Januar 1903.

Eisenbahnzugdeckung.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Band 24. Heft 5. Vom 29. Januar 1903.

Der elektrische Betrieb auf der Großen Berliner Straßenbahn.

Engineering. London.

No. 1930—1937. Vom 26. Dezember 1902 bis 13. Februar 1903.

(No. 1930:) Railway economics in New-South-Wales. — Narrow-gauge locomotive for Indian States military light Railways. — (No. 1933:) The Lanchester motor car. — Electric-automobiles. — (No. 1934—1937:) The Paris exhibition of automobiles. — (No. 1934:) Decapod locomotive for the Great Eastern Railway. — South-African Railways. — (No. 1935:) Thornycroft steam wagon and petrol car. — (No. 1936:) Midland Railway three-cylinder compound passenger locomotives. — South-Australian Railways. — (No. 1937:) Steam wagon. — The Miller system of automatic Railway signalling.

Digitized by Google

Engineering News. New-York.

No. 49—2. Vom 4. Dezember 1902 bis 8. Januar 1903.

(No. 49:) An experimental steel trackway in New-York City. — (und 1:) The New-York Rapid Transit Railway. — (No. 50:) Tank cars with riveted truss frames. — Grade reduction on the Minneapolis & St. Louis Railway and the Northern Pacific Railway. — (No. 51:) Methods of work on the Atlantic Avenue improvement of the Long Island Railroad. — Modern crane practice in a locomotive repair shop. — A new Railway block signal system. — (No. 52:) A new oil testing machine and its results. — (No. 1:) Report on Street Railway improvements in Chicago. — (No. 2:) Some features of the labor system and management at the Baldwin Locomotive Works. — The proposed new terminals of the New-York Central at New-York City.

Le Génie Civil. Paris.

Band 42. Heft 9. Vom 27. Dezember 1902.

Les tramways électriques de Rodez.

Heft 11 und 12. Vom 12. und 17. Januar 1903.

Essais de traction électrique à grande vitesse, entre Berlin et Zossen. — L'exploitation des tramways électriques dans quelques villes d'Angleterre.

Heft 14. Vom 31. Januar 1903.

Le chemin de fer métropolitain de Vienne. — Les principales épreuves automobiles de 1902.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 613. Vom 1. Januar 1903.

Die chemische Analyse als Mittel zur Bestimmung der Güte des Materials bei der Abnahme.

Heft 614. Vom 15. Januar 1903.

Der Entwurf einer Schwebebahn für Berlin.

Heft 615. Vom 1. Februar 1903.

Der heutige Stand der Beleuchtungstechnik mit Berücksichtigung der Beleuchtung der Eisenbahnwagen. — Das Ergebnis des Preisausschreibens auf Erlangung von Entwürfen für Betriebsmittel für schnellfahrende Personenzüge.

Illustrirte Zeitschrift für Klein- und Strassenbahnen (früher: **Die Schmalspurbahn**). Berlin.

No. 1—4. Vom 1. Januar bis 16. Februar 1903.

(No. 1:) Einige Systeme elektrischer Zugbeleuchtung. — Elektrische Vollbahnen. — (und 2:) Über Wirtschaftlichkeit und Ökonomie im Straßenbahn- und Kleinbahnbetriebe. — (No. 2:) Die Straßenbahnen Deutschlands. — (No. 3:) Die Aufhängung des Fahrdrahtes elektrischer Bahnen. — (No. 4:) Die Verwendung von Selbstfahrern auf österreichischen Eisenbahnen. — Besonderheiten des Lizenzvertrages.

Digitized by Google

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich. Leipzig.

Jahrgang 27. Heft 1. 1903.

Über Reaktion im Verkehrswesen.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.

3. Folge, Band 24. Heft 6. Dezember 1902.

Ein Vergleich der etatsmäßigen mit den wirklich erzielten Einnahmen aus den vom Staate verwalteten Eisenbahnen für die Jahre 1881/1882 bis 1900.

Journal of the Association of Engineering Societies. Philadelphia.

Band 29. Heft 5. November 1902.

The abolition of grade crossings in Massachusetts.

Journal of the Western Society of Engineers. Chicago.

Band 7. Heft 6. Dezember 1902.

Modern handling of iron on the Great Lakes. — Yazoo-Delta of Mississippi and its Railroads.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Wien.

1902. Heft 12.

Die Nilgiri-Bergbahn.

1903. Heft 1.

Die Kleinbahnen in Deutschland, ihr Stand, Bau und Betriebsweise. — Elektrische Tramway Malakoff—les Halles.

Monitore delle strade ferrate. Turin.

1902 No. 50—52 u. 1903 No. 1—6. Vom 13. Dezember 1902 bis 7. Februar 1903.

(No. 50:) Delle tariffe ferroviarie. — Gli organici dei ferrovierie (Fortsetzung aus No. 41—44 und fortgesetzt in No. 52). — (No. 51:) La sistemazione ferroviaria di Milano. — (No. 52:) Le ferrovie dell' Europa. — (No. 2:) Della organizzazione del servizio ferroviario allo scadere delle vigenti convenzioni (fortgesetzt in No. 3 u. 5). — Le difficoltà fra l'Italia e la Svizzera pel Sempione. — (No. 3:) Trent' anni di sviluppo delle ferrovie giapponesi. — (No. 6:) Traforo del Sempione.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 1—6. Vom 1. Januar bis 20. Februar 1903.

(No. 1:) Die Eisenbahngesetzgebung des Jahres 1902. — Das historische Museum der österreichischen Eisenbahnen. — (No. 2:) Die Gebäudesteuerpflicht der Eisenbahngebäude. — Die Beteiligung des Eisenbahnpersonals am Geschäftsgewinn. — Zulassung der Musterentnahme bei Wagenladungen. — (No. 3—6:) Entwicklung des österreichischen Staatseisenbahnnetzes und seiner Verwaltung. — (No. 6:) Der Ruf nach Eisenbahnschulen in England.

Digitized by Google

Oesterreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

No. 1—8. Vom 1. Januar bis 19. Februar 1903.

(No. 1:) Die Entwicklung des Lokalbahnwesens in Oesterreich. — Das große Eisenbahnproblem in Italien. — (No. 5:) Die Besteuerung der Eisenbahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

1902. Heft 12.

Die Wasserreinigungsanlagen der badischen Odenwaldbahnen. — Die durchgehende Bremse für Güterzüge. — Das Funkenwerfen der Lokomotiven. — Zeitstromschlüsse der Signalbauanstalt Willmann & Co. — Mitteilungen über die Schwebebahn Vohwinkel—Barmen.

1902. Ergänzungsheft.

Die Kreisberührungsaufgabe des Apollonius in ihrer Anwendung auf die Berechnung von Gleisanlagen. — Kuppelungen für Eisenbahnfahrzeuge. — Wilhelm Pressel und seine Bedeutung für die Eisenbahntechnik. — Dienstanweisung der österreichischen Staatsbahndirektion Triest für den Betrieb von Wasserreinigungsanlagen der Bauart Wehrenpfennig.

1903. Heft 1.

Schmierpressen für Lokomotiven. — Achsenzahl der Güterzüge und Kohlenverbrauch. — Die Überwachung mechanischer Einrichtungen mit Hilfe von Wechselschlössern. — Die theoretischen Grundlagen der Stellwerksanlagen. — Weitere Versuchsfahrten mit neueren Lokomotiven. — Die $^2/_5$ gekuppelte badische Schnellzugslokomotive.

Political Science Quarterly. Boston.

Band 17. Heft 4. Dezember 1902.

The Commission and the Railways.

Railroad Gazette. New-York.

Band 34. Heft 52. Vom 26. Dezember 1902.

Determining the size of Railroad culverts. — Improvements at the Brooks works of the American Locomotive Co. — Premium system of track inspection on the New-York Central. — A convenient car for wrecking outfits. — The Ofoten Railroad. — The Rushmore Lens mirror headlight. — Mineral traffic engines for the Norwegian State Railroads. — First thirty miles of the San Pedro road. — The power to make rates. — Railroad built in 1902. — Some features of the labor system and management at the Baldwin locomotive works. — Cars or terminals. — The operation of the per diem system of settlement for car hire. — The Railroads of Rhodesia. — Underground telegraph lines. — The Interstate Commerce Commission's 16th annual report. — The educating of the engineer. — An English view of American rolling stock. — Railroad electrification schemes in England. — Consolidation locomotive for South America.

Digitized by Google

Band 35. Heft 1. Vom 2. Januar 1903.

The New-York Central terminal. — The Creese Railroad track mover. — Locomotive erecting shops of the Eastern Railway of France. — Single track blocking. — Forty-nine passengers killed. — The safety appliance law before the courts. — Russian Railroads in 1899. — The essentials of a good draft gear. — Rate-making and its causes. — Ten-wheel passenger locomotive, Canadian Pacific. — Automatic block signals on Southern Pacific-single track lines. — A fine run on the Michigan Central. — A Russian Railroad strike. — The Westinghouse electro-pneumatic control on the Brooklyn Elevated. — Premiums for punctuality, State Railroads of Belgium.

Heft 2. Vom 9. Januar 1903.

The Mississippi river bridge at Thebes. — Tandem compound consolidation locomotive for the Cape Government Railroads. — Requirements of machine tool operation with special reference to motor drive. — New car shops of the Lackawanna at Scranton. — Graphic record of track inspection. — Friction draft gear. — One way to cure the trusts. — An extraordinary engineering contract. — The training of the engineer. — Views of Railroad presidents. — The steel corporation's plan for partnership and profit-sharing. — Ton-mile statistics. — Mr. Hill on government regulation of Railroad rates. — The association of motive power officers of the Vanderbilt lines. — City transportation in Chicago. — Improvements on the Central Pacific. — The Taff Vale strike verdict. — Wages.

Heft 3. Vom 16. Januar 1903.

Gölsdorf compound locomotives. — A combined switch engine and crane. — An electrically operated oil-circuit-breaker for high tension circuits. — The Railroad supply club. — Smith's tie plate. — Underground telegraphs. — Timber cultivation. — Freight traffic in Russia. — November accidents. — Steam and trolley in Massachusetts. — Michigan Railroad Commissioners' report. — The New-York terminal of the Pennsylvania Railroad. — Some dangers in electric Railroads. — Railroad conditions in Natal. — Electric Railroads to be built during 1903. — Interlocking in Texas. — The training of the special apprentice. — Long-distance electric railroading.

Heft 4. Vom 23. Januar 1903.

Erection of the Northwest Miramichi bridge, Newcastle. — Class B 6 six-wheel switcher for the Pennsylvania lines west of Pittsburg. — The Hibbard valve for breaking empty and loaded cars. — Bridge across the Missouri river at East Omaha. — A modern car shop. — A new system of journal lubrication. — Two new tie plates. — The Davenport contractors' locomotive. — Single locomotives. — How often should trainmen be re-examined? — Proposed legislation. — American society of civil engineers. — A Railroad automobile service. — Average lading of freight cars and tons lading of freight trains. — Locomotive inspection in contract shops. — Low pressure pneumatic signalling at Salisbury. — The plant

Digitized by Google

of the Southern Creosoting Co. — Government accident bulletin no 5. — The Railway Signalling Club.

Heft 5. Vom 30. Januar 1903.

Some recent practice in rail making. — New car shops of the Lackawanna. — The Hartmann ball bearing center plate and side bearings. — The Westinghouse electro-pneumatic train control system. — Ten-coupled suburban tank engine for the Great Eastern. — Denver Northwestern and Pacific. — Concerning the rail situation. — Highway grade crossings in New-York State. — Timber preservation. — New-York Railroad Commissioners' report. — The signal department of the Lackawanna. — Interurban electric Railroads and their relation to steam Railroads. — Street Railroad improvements in New-York City. — Production of pig iron, 1902. — The stability of track.

Heft 6. Vom 6. Februar 1903.

The Teton bridge. — New-York Central improvements in the Bronx. — Atlantic type locomotive for the Norfolk—Western. — Low-pressure pneumatic interlocking at Albana. — Nickel-steel rails. — The Westfield collision. — The trolley situation in Cleveland. — Wheel flange and rail wear. — Virtual grades for freight trains. — Abolition of grade crossings in Massachusetts. — Disastrous butting collision at Vail. — The new Grand Central station.

Railway Engineer. London.

Band 24. Heft 1. Januar 1903.

Westinghouse friction draft gear. — (und 2:) 20-ton locomotive coal wagon, London and Northwestern. — Application of piston valves to locomotives. — New-South-Wales government Railways and Tramways 1901/2. — Electricity in Railway signalling. — Rear radial swing trucks for locomotives. — New-Zealand government Railways 1901/2. — Examples of bridge calculations.

Heft 2. Februar 1903.

Three cylinder ten-coupled tank engine. — Salisbury station, London and Southwestern Railway. — Movable crossings. — 30 t-bogie wagons, Great Northern Railway. — Queensland government Railways, 1901/2. — Permanent way for Tramways and Light Railways. — New dining cars, Lehigh Valley. — Tasmanian government Railways, 1901. — Signals for urban and interurban Tramways. — Convertible electric cars. — English Railway statistics.

Railway News. London.

No. 2034—2041. Vom 27. Dezember 1902 bis 14. Februar 1903.

(und No. 2034:) The Taff Vale Railway and the Amalgamated Society of Railway Servants. — Indian Railways in the first half of 1902. — (No. 2037:) Some British and American Railway methods. — Railway management in England and the United States. — (No. 2035 und 2036:) The Great Northern R. Co.'s new vestibule restaurant trains. — (No. 2035:) The Great Western R. Co.'s South-Wales and Bristol direct Railway. —

Digitized by Google

Electric traction development in 1902. — (und 2036, 2039:) Egypt and its Railways. — (No. 2035:) Covered wagons. — Americanising English Railway statistics. — (No. 2036—2040:) British and American Railways. — (No. 2036 u. 2039:) American Railroad capital. — Working expenses on the Great Eastern Railway. — Increased suburban train facilities. — (No. 2037 u. 2039:) American Railroad rates and service. — (No. 2037:) Express Companies in the United States and Canada. — (No. 2037, 2040 und 2041:) High-capacity wagons and the coal trade. — The electrification of the Mersey Railway. — The North-Eastern Railway electrification scheme. — (No. 2038:) The Metropolitan District Railway system. — The continental passenger traffic in 1902. — British and American locomotives. — The Siberian Railway. — (No. 2039:) The misuse of Railway statistics. — Commodity ton-mile statistics. — (No. 2040:) Railways and the conveyance of mails. — Loading of goods trains. — The Millar automatic cab signalling system. — (No. 2041:) Railway rates and taxes. — Railway chairmen and electrification. — Misuse of Railway statistics. — American Railway capital expenditure. — London United Electric Tramways. — French engine on Great Western.

Die Reform. Wien—Leipzig.

1902/3. Heft 8.

Die Albany-Hudson-Bahn, die größte elektrische Dreischienenbahn. — Automobileisenbahnen.

1903. Heft 9.

Die Entwicklung der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert. — Einphasenstrom im Bahnbetrieb. — Quer durch die Mandschurei auf neuem Schienenwege.

1903. Heft 10.

Die Bahn auf den Rigi von San Franzisko und der Teufelsgraben-Viadukt der Atlantic-Pacific. — Neue Dampfautomobile. — Elektrischer Gepäckführer für Eisenbahnen. — Ein eigenartiges Tunnel-Ventilationssystem.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

Band 26. Heft 1. Januar 1903.

Le viaduc métallic du Viaur. — Etude de quelques appareils destinés à ne libérer les enclenchements qu'après l'achèvement des mouvements. — (u. 2:) Note sur différents types de voitures automotrices de tramways électriques.

Heft 2. Februar 1903.

Essais de divers modes d'enveloppes de chaudières de locomotives. — Résultats des épreuves du viaduc du Viaur.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 40. Heft 26. Vom 27. Dezember 1902.

Die Erweiterungsbauten der Elektrizitätswerke und die elektrisch betriebene Straßenbahn in Schaffhausen. — Die neuen Linien der Rhätischen Bahn.

Digitized by Google

Band 41. Heft 5. Vom 31. Januar 1903.

Die Oberbau-Normalien der schweizerischen Bundesbahnen.

Teknisk Ugeblad (Technisches Wochenblatt). Kristiania.

1902. No. 49—52 und **1903. No. 1—5.** Vom 4. Dezember 1902 bis 29. Januar 1903.

(No. 50:) Om anvendelse af enfasede vekselstrommotorer ved elektriske baner. — (No. 52:) Om flytning af 'skinner (Fortsetzung aus No. 44 und vorhergehenden Nummern, Schluß in No. 1/1903). — (No. 1:) Staatsbanernes impregneringsanstalt for trämaterialier. — (No. 5:) Moderne systemer for regulering af elektriske togs bevaegelsesretning og hastighed.

Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt. Wien.

No. 148—20. Vom 30. Dezember 1902 bis 17. Februar 1903.

(No. 149:) Österreichische Eisenbahnstatistik für 1901. — (No. 1:) Finanzielle Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1901. — (No. 10:) Eisenbahnverkehr im November 1902 — (No. 11:) Betriebsergebnisse der ungarischen und bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen im November 1902. — (No. 19:) Eisenbahnverkehr im Dezember 1902. — (No. 20:) Betriebsergebnisse der ungarischen und bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen im Dezember 1902.

Журналъ министерства путей сообщенія. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1902. Heft 9.

Geschichte der Erfindung, Entwicklung und Vervollkommnung der Lokomotive (Fortsetzung aus Heft 8 und fortgesetzt in Heft 10). — Die hydroelektrische Blockeinrichtung von Cardiani und Servetlaz.

1902. Heft 10.

Die Wirkung des Schneeräumers nach Bauart des Ingenieurs Burkowsky auf der sibirischen Eisenbahn. Mit Abbildungen. — Rekognoszirung ausländischer Eisenbahnen (Fortsetzung aus Heft 4).

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

55. Jahrgang. Heft 6. Vom 6. Februar 1903.

Die Berechnung von Muttergleisen.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 47. Heft 4. Vom 24. Januar 1903.

Neuere Fortschritte im Lokomotivbau. — Für und wider die Heißdampflokomotive.

Heft 6. Vom 7. Februar 1903.

Der Betrieb der Valtellina-Bahn mit hochgespanntem Drehstrom.

Digitized by Google

Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.

Jahrgang 53. Heft 1. 1903.

Die Beschleunigung der Verladung und Beförderung des Frachtstückguts auf den Eisenbahnen und die Regelung des Stückgutdienstes auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Berlin.

No. 1—6. Vom 1. Januar bis 20. Februar 1903.

(No. 1:) Die Straßenbahn in Karlsruhe. — (No. 6:) Über Pflasterung für Straßenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der hauptsächlich in England vorkommenden Pflasterarten. — Ein neuer Schienenreinigungswagen. — Zur Frage der Stoßverbindung beim Straßenbahngleis.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 102—14. Vom 31. Dezember 1902 bis 18. Februar 1903.

(No. 102:) Die neuen Personentarife der Südbahn in Österreich und Ungarn. — Vereinfachung des Abrechnungswesens im Personen- und Gepäckverkehr. — Eisenbahnen nach dem Tschadsee. — (No. 1:) Verbesserung der Sicherungsanlagen für Einhaltung des Raumabstandes der Züge, sowie Maßnahmen zur Sicherung der Beachtung der Sichtsignale auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Zum Eisenbahnverkehr mit China. — (No. 2 u. 3:) Die Einschienenbahn nach der Bauart von A. Lehmann. — Der gegenwärtige Stand der Bauausführungen bei den Neubauten der Eisenbahnen Japans. — (No. 3:) Vereine von Eisenbahnbediensteten im Bereich der Preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — (No. 4:) Die finanziellen Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft 1901. — (u. 13:) Der Spediteur im deutschen Verkehrsleben. — (No. 5:) Beiträge zur Personentarifreform. — Aus dem preußischen Haushaltsetat für 1903. — Der streckenkundige Begleiter. — Zollabfertigung und Bahnbetrieb. — (No. 6:) Die Bahnhofsanlagen der Ausstellung zu Buffalo. — Württembergischer Eisenbahnetat für 1903/04. — Statistik der englischen Eisenbahnen. — (No. 7:) Die Einheitsfahrkarte. — Die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung in französischer Beleuchtung. — (No. 8:) Nochmals § 21 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. — (No. 8—16:) Die Streckenblockierung in Baden. — (No. 9:) Die neuen Personentarife der österreichischen Eisenbahnen. — Betriebskosten der Schnellzüge und Personenzüge. — (No. 10:) Elektrische Fernschnellbahnen. — Ausgleichsfonds für die preußische Staatseisenbahnverwaltung. — Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1901. — (No. 11:) Schnellentladung und Massenbeförderung. — Die Verkehrsstockungen auf den hamburgischen Bahnhöfen im Dezember 1902. — Eisenbahnpläne in China und ihre Bedeutung. — (No. 12:) Verkehrsstörungen auf elektrisch betriebenen Eisenbahnen infolge Glatteisbildung. — Der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1901. — (No. 13:) Zur

Digitized by Google

Frage des elektrischen Betriebes auf den schwedischen Staatsbahnen. – Baubericht der preußischen Staatsbahnen. — (No. 14:) Die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen. — Österreichische Eisenbahnstatistik für 1901. — Der preußische Eisenbahnetat in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 1—15. Vom 3. Januar bis 21. Februar 1903.

(No. 1:) Entwurf einer Schwebebahn für Berlin. — (No. 4:) Die Arbeiten am Sasago-Tunnel in Japan. — (No. 7:) Beiträge zur Sicherung des Gleises bei tonigem Untergrunde und Ausführungskosten. — (No. 9:) Die Erhöhung der Bahnsteige auf der Berliner Stadtbahn. — (No. 13:) Über Vorgänge unter einer Eisenbahnschwelle.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin N. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by Google

Der wirtschaftliche Charakter des Extraordinariums der Preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung.

Von

Offenberg, Geh. Ober-Regierungsrat, Berlin.

Bei der Beratung des Gesetzes über den Ausgleichsfonds ist auch die Frage wiederum zur Erörterung gekommen, ob die Ausgaben der Preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung aus dem Extraordinarium als eine Erhöhung des werbenden Staatsvermögens zu betrachten sind oder nicht. Während diese Frage von der einen Seite unbedingt bejaht, von der anderen Seite ebenso unbedingt verneint wurde, glaubten wiederum andere den rechten Weg in der Mitte zu finden. Sie hat insofern eine erhebliche praktische Bedeutung, als je nach der Beantwortung die Eisenbahnverwaltung sich mit derartigen Aufwendungen innerhalb der Beträge halten muß, die sie selbst erwirtschaftet, oder aber für derartige Zwecke unbedenklich zu Anleihen schreiten kann.

Zur Zeit werden entsprechend einem Beschluß des Abgeordnetenhauses vom 10. Mai 1892 (Sten. Ber. S. 1665) nur Ausgaben für neue Bahnen auf Anleihen übernommen, während alle Aufwendungen zur Ergänzung der bestehenden Bahnanlagen und zur Vermehrung des vorhandenen Fuhrparkes auf das Extraordinarium verwiesen werden.

Das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung hat einen anderen Charakter als das der übrigen Ressorts. Nach dem Texte des Etats soll das Extraordinarium die „einmaligen und außerordentlichen" Ausgaben der einzelnen Ressorts umfassen. Was unter „einmaligen und außerordentlichen" Ausgaben zu verstehen, dafür hat sich bei den einzelnen Ressorts eine recht verschiedene Praxis entwickelt. Während aber bei allen anderen Ressorts auch zahlreiche einmalige Aufwendungen zu vorübergehenden Zwecken mit zum Teil geringfügigen Beträgen von wenigen Tausend Mark in das Extraordinarium aufgenommen werden, fordert die Eisenbahnverwaltung daselbst im allgemeinen nur Aufwendungen für die

Digitized by Google

Ergänzung der bestehenden dauernden Anlagen und zur Vermehrung des Betriebsmittelparkes an und zwar auch nur dann, wenn die einzelne Aufwendung 100 000 ℳ übersteigt. Alles andere wird in das Ordinarium des Etats eingestellt. Es ist hiernach ein Irrtum, wenn vielfach behauptet wird, daß das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung auch die Erneuerung der bestehenden Anlagen umfasse. Alle Ausgaben zur Instandhaltung und Erneuerung der bestehenden Anlagen werden, wenn sie im Einzelfall den Betrag von 100 000 ℳ auch noch so sehr übersteigen, durch das Ordinarium des Etats angefordert.[1]) Dieser Grundsatz wird so streng durchgeführt, daß z. B. die Kosten für eine Erneuerung von bestehenden Gleisen, die aus Anlaß eines Bahnhofsumbaues vorgenommen wird, nicht aus dem Baufonds, sondern aus dem Ordinarium des Etats bestritten werden.

Über den Charakter des Eisenbahnextraordinariums belehrt am besten eine Übersicht über die tatsächlichen Bewilligungen. In den 6 Jahren 1898/99 bis 1903 sind durch das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung im ganzen 529 415 050 ℳ bereitgestellt.

Hiervon entfallen:

auf die Erweiterung von Bahnhofsanlagen	186 156 500 ℳ,
auf die Betriebsmittelbeschaffung	157 000 000 „
auf Grunderwerb	31 307 000 „
auf den Ausbau der Strecken durch Herstellung von zweiten, dritten, vierten Gleisen und von Verbindungsbahnen, durch die Verstärkung von Brücken, durch Beschleunigung der Gleisverstärkung u. dgl.	84 733 000 „
auf die Errichtung von Werkstattsanlagen, Wohngebäuden, Verwaltungsgebäuden und sonstigen baulichen Anlagen	27 718 550 „
auf die Herstellung von Sicherungsanlagen	27 500 000 „
auf Dispositionsfonds für unvorherzusehende bauliche Anlagen	15 000 000 „

Wie die Zusammenfassung der Ausführungen aus dem Extraordinarium, so würde auch die Aufzählung der einzelnen Bewilligungen, die hier zu weit führen würde, dartun, daß es sich beim Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung im Gegensatz zu dem anderer Ressorts in der Tat

[1]) Wenn im Extraordinarium für 1903 zum erstenmal 15 000 000 ℳ zur Beschleunigung des Gleisumbaues angefordert werden, so liegt hierin nur scheinbar eine Ausnahme von obiger Regel. Das Nähere ergibt sich aus der Begründung im Etat.

Digitized by Google

lediglich um Aufwendungen zur Ausgestaltung der dauernden Anlagen handelt.[1])

Zwei Gründe sind es hauptsächlich, welche trotzdem die Auffassung zu stützen scheinen, daß das Extraordinarium den laufenden Ausgaben zuzuzählen und nicht als Vermehrung des werbenden Staatsvermögens anzusehen sei, nämlich die regelmäßige Wiederkehr derartiger Ausgaben und ihre scheinbare Ertraglosigkeit.

In der Tat zeigt die Erfahrung, daß derartige Ausgaben zur Erweiterung der Bahnanlagen und zur Vermehrung des Betriebsmittelparks fast alljährlich nötig werden. Gleichwohl ist es ein Irrtum, anzunehmen, daß die Höhe dieser Aufwendungen zu der Höhe der Jahreseinnahme in irgend einer Beziehung stände. Nicht die Verkehrsmenge, die in einem Zeitraume (etwa eines Jahres), sondern diejenige, die im Zeitpunkte des stärksten Verkehrs zu bewältigen ist, bedingt die Höhe des Anlagekapitals. Sind die Bahnanlagen erst auf den Verkehr in der verkehrsstärksten Zeit eingerichtet, so ist die Höhe des Verkehrs in der übrigen Zeit für die Frage der Ausgestaltung der Bahnanlagen ohne Bedeutung. Daher kommt es, daß trotz gleicher Jahresleistung die Bahnanlagen und der Betriebsmittelpark für einen schwankenden Verkehr größer sein müssen, als für einen gleichmäßig starken.

Das Bedürfnis zur Ergänzung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel hängt ferner — im Gegensatz zu den laufenden Betriebsausgaben — nicht von der absoluten Höhe des Verkehrs, sondern von seiner relativen im Vergleich zu früheren Zeiten ab; es ist mit anderen Worten nicht eine Folgewirkung des Verkehrs an sich, sondern eine Folge der Verkehrssteigerung. Setzt man den Fall, daß der Verkehr eine genügende Reihe von Jahren in allen Teilen völlig gleich bliebe, so würde jedes Bedürfnis zur Erweiterung der Anlagen fortfallen, während die Betriebseinnahmen, die Betriebsausgaben und der Betriebsüberschuß die gleiche Höhe behielten.

Weiterhin kommt es nicht auf die Verkehrssteigerung im Zeitpunkt des stärksten Verkehrs im ganzen an, wie sie sich etwa in der Steigerung der Tageseinnahmen der gesamten Staatsbahnen bemerkbar macht, vielmehr ist es wohl denkbar, daß trotz Rückgangs des Verkehrs im allgemeinen eine bestimmte Verkehrsart, z. B. der Viehverkehr, wächst und bestimmte Neuanlagen (Vermehrung der Viehwagen, Herstellung von

[1]) Die wenigen Ausnahmefälle, in denen aus besonderen Gründen auch Forderungen für vorübergehende Zwecke in das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung eingestellt worden sind, z. B. im Etat 1903 zur Beteiligung an den Schnellfahrtversuchen, können mit Rücksicht auf die verhältnismäßig geringfügigen Beträge außer Betracht bleiben.

Digitized by Google

Viehrampen usw.) erfordert, oder daß der Verkehr an einem bestimmten Orte zunimmt und die Erweiterung dieses Bahnhofes erheischt. Aus solchen Anlässen kann auch bei dauerndem Rückgang der Einnahmen im ganzen die Erhöhung des Anlagekapitals wirtschaftlich geboten sein. Unterließe man sie, so würde unter Umständen die Einnahme nur noch weiter zurückgehen.

Wenn im Vorstehenden die Verkehrshöhe im Zeitpunkt des stärksten Verkehrs als allein maßgebend für die Bemessung der Anlagen bezeichnet ist, so bedarf es wohl nicht der Hervorhebung, daß eine verständige Verwaltung nicht ohne weiteres aus einem vielleicht nur an einem einzigen Tage des Jahres hervortretenden Bedürfnis Veranlassung zur Erweiterung ihrer Anlagen nehmen wird, vielmehr wird sie erst dann zur Deckung des Bedürfnisses schreiten, wenn die aufzuwendenden Mittel zur Höhe des zu beseitigenden Übelstandes in einem angemessenen Verhältnis stehen. Der Regel nach wird daher erst eine wiederholte Unzulänglichkeit der Anlagen Anlaß zu deren Erweiterung geben.

Endlich ist darauf hinzuweisen, daß das Bedürfnis zur Ausgestaltung der Bahnanlagen hinsichtlich der Höhe des Geldbedarfs in keiner Weise der Verkehrssteigerung proportional ist. Je nach den zeitlichen und örtlichen Verhältnissen können die vorhandenen Anlagen vielleicht noch eine beträchtliche Verkehrssteigerung aufnehmen, während in anderen Fällen eine geringfügige Verkehrssteigerung genügt, um kostspielige Erweiterungsanlagen erforderlich zu machen. Damit schwindet auch der letzte Schein eines Zusammenhanges zwischen der Jahreseinnahme und den nachträglichen Aufwendungen an Anlagekapital. Wenn gleichwohl die Ausgaben zur Ausgestaltung der Bahnanlagen eine einigermaßen gleichmäßige Entwicklung zeigen, so liegt das vornehmlich daran, daß die Möglichkeit, derartige Ergänzungsarbeiten unter dem rollenden Rade vorzunehmen, eine beschränkte ist, und daß auch der Bauapparat namentlich in bezug auf die Zahl der Beamten nicht sprunghaft verändert werden kann.

In Wirklichkeit besteht eine völlige Wesensverschiedenheit zwischen den jährlichen Betriebsausgaben und den jährlichen Aufwendungen für die Ausgestaltung der bestehenden Anlagen. Bekanntlich setzt der Betrieb jeder Bahn ein beträchtliches Anlagekapital für die erstmalige Herstellung der Fahrbahn und die erstmalige Beschaffung der Betriebsmittel voraus. Bis zu einer gewissen Verkehrsstärke ist dieses Anlagekapital unabhängig von der Höhe des Verkehrs. Über diese — ziemlich eng gezogene — Minimalgrenze hinaus muß es sich aber der Verkehrsstärke anpassen. Selbstredend berücksichtigt man beim Bau einer Bahn nicht nur den Verkehr der allerersten Zeit, sondern man zieht gleich eine gewisse

Digitized by Google

Verkehrsentwicklung in Betracht. Steigt der Verkehr im Laufe der Zeit noch weiter, so wird die ursprüngliche Anlage unzureichend, und es ergibt sich die Notwendigkeit einer erhöhten Kapitalsaufwendung. Das Anlagekapital stellt sich sonach als eine Aufwendung für dauernde Betriebsanlagen dar, die zwar nur einmal zu leisten ist, nicht aber auf einmal geleistet zu werden braucht, vielmehr nach und nach aufgebracht werden kann. Wie letzteres zu geschehen hat, und ob namentlich die Aufbringung in Jahresraten erfolgen kann, hängt ganz von den Umständen ab. Dagegen kehren die Betriebsausgaben, wenigstens im ganzen genommen, alljährlich wieder und zwar in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke.

Bilden diese nachträglichen Aufwendungen zur Ergänzung der Bahnanlagen Teile des Anlagekapitals, so ist damit die Frage ihrer Ertragsfähigkeit eigentlich schon beantwortet. Den Ertrag eines zweiten Gleises oder eines Bahnhofsumbaus darzutun, ist der Regel nach allerdings unmöglich. Vielfach ziehen derartige Anlagen sogar eine Vermehrung der laufenden Ausgaben nach sich. Auch kommt es nicht selten vor, daß der Anlaß zu solchen Neuanlagen an einem anderen Orte als dem der Ausführung liegt. So kann es notwendig werden, Rangierbahnhöfe für eine große Stadt oder für ein Industriezentrum außerhalb des Reviers anzulegen. Man hat vielfach geglaubt, derartige Anlagen auf den bestehenden Bahnen in Gegensatz bringen zu müssen zu neuen Bahnen, die einen neuen Verkehr erschlössen und daher rentbar seien. Das ist irrtümlich. Auch die Anlagen auf den bestehenden Bahnen erschließen einen neuen Verkehr, zwar nicht zwischen Orten, die bislang noch des Bahnanschlusses entbehrten, sondern innerhalb des bisherigen Verkehrsgebietes, aber über den bisherigen Verkehr hinaus. Das wird klarer, wenn man nicht eine einzelne Ausführung oder Beschaffung in das Auge faßt, sondern die Verhältnisse im ganzen und in großen Zeiträumen überblickt. Es bedarf wohl keines Beweises, daß es unmöglich gewesen wäre, mit der Ausgestaltung, die das preußische Bahnnetz etwa im Beginn der achtziger Jahre hatte, auch nur entfernt den Verkehr der letzten Jahre zu bewältigen und die heutigen Einnahmen zu erzielen. Die durch die Gesamtheit der inzwischen stattgehabten nachträglichen Kapitalaufwendungen ermöglichten Mehrüberschüsse bilden den Ertrag der ersteren. Darüber irgend welche genauere Rechnung aufzustellen, ist allerdings in den meisten Fällen ebensowenig möglich, wie es z. B. angängig ist, die Rentabilität eines in eine Bahnlinie fallenden Tunnels oder Brückenwerks zu berechnen. Daß aber im ganzen die nachträglichen Aufwendungen wohl angebracht waren, zeigt das steigende Erträgnis, wie es in der wachsenden Verzinsung des statistischen Anlagekapitals zum Ausdruck kommt.

Digitized by Google

Diese betrug:

1891/92	4,91 %	1897/98	7,14 %
1892/93	5,15 „	1898/99	7,07 „
1893/94	5,68 „	1899	7,28 „
1894/95	5,99 „	1900	7,14 „
1895/96	6,75 „	1901	6,43 „
1896/97	7,15 „		

Erwägt man, daß im gleichen Zeitraum nicht weniger als 5 624 km größtenteils wenig rentabler Nebenbahnenlinien eröffnet sind, so geht daraus hervor, in welchem Maße — dank der nachträglichen Ergänzung der Bahnanlagen und der Vermehrung der Betriebsmittel — die Rentabilität der alten Linien gestiegen ist.

Die in der Mehrzahl der Fälle vorliegende Unmöglichkeit, eine Ertragsberechnung für die nachträglichen Aufwendungen an Anlagekapital aufstellen zu können, macht eine besondere Vorsicht bei der Bewilligung derartiger Anlagen zur Pflicht. Ein wesentlicher Unterschied zu den erstmaligen Anlagekosten liegt darin aber nicht. Denn auch hier kann sich die Ertragsberechnung immer nur auf die Strecke im ganzen beziehen. Für die einzelne Anlage dagegen fehlt es bei der ersten Anlage ebenso sehr an den Grundlagen für eine solche Berechnung, wie bei den nachträglichen Aufwendungen.

Von manchen Seiten wird anerkannt, daß wenigstens gewisse Aufwendungen aus dem Extraordinarium, insbesondere für Betriebsmittelbeschaffungen, zweite und fernere Gleise u. dgl. zu den Kapitalaufwendungen zu rechnen sind. Dagegen will man sich vielfach nicht dazu verstehen, die Ausgaben namentlich für Bahnhofsumbauten und für Sicherheitseinrichtungen als rentbar anzusehen. Es ist im Publikum vielfach die irrige Meinung verbreitet, daß es sich bei der Erweiterung von Bahnhofsanlagen vorwiegend um den Ausbau der Stationsgebäude handele. Tatsächlich treten die Ausgaben hierfür hinter den Aufwendungen für die Erweiterung der Gleisanlagen sehr zurück. In welchem Umfange diese letztere aus den Mitteln des Extraordinariums erfolgt, geht am klarsten daraus hervor, daß im Zeitraum von 1898 bis 1903 einer Ausdehnung der Bahnanlage um 2 800 km (hauptsächlich eingleisige Nebenbahnen) eine Vermehrung der Hauptgleise um 4 271 km und eine Vermehrung der gesamten Gleislänge um 6 675 km gegenübersteht. Letztere wächst also um 3 875 km stärker als die Bahnlänge, und um 2 404 km stärker als die Länge der Hauptgleise, was vorwiegend auf die Aufwendungen aus dem Extraordinarium für Bahnhofserweiterungen zurückzuführen ist. Ein gleiches ergibt sich aus der Vergleichung der Zahl der Weichen und Kreuzungsstücke, bei denen eine Vermehrung von

Digitized by Google

94 835 Stück im Jahre 1898 auf 119 880 Stück nach dem Etat für 1903, mithin um beinah 28 % vorliegt, gegenüber einer Zunahme der Bahnlänge von noch nicht 10 %.

Die Steigerung des Verkehrs macht sich durchweg zuerst in der Unzulänglichkeit der Bahnhofsanlagen bemerkbar. Wenn die freie Strecke noch längst zur Aufnahme weiteren Verkehrs im stande ist, namentlich nach entsprechender Ausbildung der Sicherungsanlagen (Streckenblockungen), die eine schnellere Zugfolge gestatten, können die Bahnhöfe schon ihren Dienst zur Zugbildung, Zugkreuzung und Zugüberholung nicht mehr leisten, zumal diese Betriebsleistungen weit stärker wachsen, als die Zugzahl[1]). Je verwickelter aber der Betrieb auf den Bahnhöfen wird, um so unentbehrlicher sind die Sicherungsanlagen. So bildet gerade die rechtzeitige Ausgestaltung der Bahnhöfe und der Sicherheitsanlagen eine Hauptvoraussetzung für die Bewältigung des steigenden Verkehrs und die Ermöglichung weiterer Einnahmen.

Man könnte einwenden, daß, wenn auch die einzelnen Aufwendungen aus dem Extraordinarium im allgemeinen den Charakter von nachträglichen Kapitalaufwendungen haben, ihnen dieser Charakter doch nicht in ihrer vollen Höhe zuerkannt werden könne, einmal, weil bei derartigen nachträglichen Erweiterungen meistens gewisse vorhandene Werte, z. B. Gebäude, Gleisanlagen usw. zerstört werden, zum anderen, weil damit in der Regel auch gewisse Erneuerungen, z. B. des Anstriches, der Zäune usw. verbunden sind, wofür die Kosten eigentlich im Ordinarium ausgebracht werden müßten, und endlich, weil die Bauausführung unter dem rollenden Rade schon wegen der damit verbundenen Provisorien zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes vielfach Mehrkosten verursacht. Das ist an sich richtig. Allein die Beträge, um die es sich hier handelt, sind verhältnismäßig nicht erheblich. Überdies finden sie darin eine mehr als ausreichende Ausgleichung, daß umgekehrt aus dem Ordinarium des Etats, das an sich nur für die Unterhaltung und Erneuerung der bestehenden Anlagen bestimmt ist, auch die Kosten für zahlreiche Erweiterungen der Anlagen bestritten werden, worauf unten noch zurückgekommen werden soll.

Endlich hat man noch zu Gunsten des bestehenden Verfahrens, wonach die Aufwendungen des Extraordinariums mehr oder weniger den laufenden Ausgaben gleichgestellt werden, darauf hingewiesen, daß die Staatseisenbahnverwaltung weder Erneuerungs- und Reservefonds an-

[1]) Wenn z. B. auf einer Strecke von jeder Seite ein Zug abgelassen wird, so kann höchstens eine Kreuzung entstehen, werden von jeder Seite aber zwei Züge abgelassen, so sind schon vier Kreuzungen möglich.

Digitized by Google

sammele, noch die in der Industrie sonst üblichen Abschreibungen vornehme. Beide Tatsachen sind bis zu einem gewissen Grade zutreffend.

Erneuerungsfonds müssen namentlich von jungen und kleineren Unternehmungen angesammelt werden, weil der Verschleiß der Anlagen fortwährend voranschreitet, während das Erneuerungsbedürfnis und damit die Erneuerungsausgaben sprungweise hervortreten. Wollte ein solches Unternehmen die Erneuerungskosten demjenigen Jahre zur Last legen, in dem sie zur Zahlung gelangen, so würden die einzelnen Jahre ganz ungleichmäßig belastet werden. Deswegen sammelt man durch jährliche Beiträge einen Fonds an, aus dem dann die Kosten der Erneuerung im Bedürfnisfall entnommen werden. Je älter ein Unternehmen ist, je mehr es sich also hinsichtlich der Erneuerung der Anlagen dem Beharrungszustand nähert, und je größer ein Unternehmen ist, desto gleichmäßiger werden die Ausgaben für Erneuerung auch ohne weitere Hilfsmittel. Das gleiche gilt bezüglich der Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben.

Bei einem Unternehmen vom Umfang und dem Alter der Staatseisenbahnverwaltung würde die Führung besonderer Erneuerungs- und Reservefonds nicht den gleichen praktischen Zweck haben wie bei Privatbahnen. Es würde dabei voraussichtlich nur das Ergebnis erzielt werden, daß die jährlichen Zuschüsse zu diesen Fonds annähernd so hoch wären wie die Beträge, die daraus zu bestreiten wären. Das Verhältnis ist ungefähr dasselbe wie bei der Feuerversicherung. Ein kleines Unternehmen würde frevelhaft handeln, wenn es sich nicht gegen Brandschaden versichern würde. Bei einem Unternehmen vom Umfange der Staatseisenbahnverwaltung aber erreicht der Schaden durch Feuer alljährlich von selbst eine ziemlich gleichmäßige Höhe. Die Höhe der zu zahlenden Versicherungsbeiträge würde die jährlichen Entschädigungssummen vermutlich sogar übersteigen. Der Mangel von Erneuerungs- und Reservefonds gibt somit keinerlei Anlaß zu irgend welchen besonderen Maßnahmen.

Daß die Eisenbahnverwaltung keine formellen Abschreibungen vornimmt, erklärt sich einfach daraus, daß sie keine formelle Bilanz aufstellt, wenigstens nicht in dem Sinne, wie dies von Privatunternehmungen verlangt wird.

Der Zweck der Bilanzaufstellung bei Privatgesellschaften ist der, die Zulässigkeit der vorgeschlagenen Dividendenzahlung darzutun. Nachstehend ein Beispiel einer solchen Bilanz:

Digitized by Google

Passiva.		Aktiva.	
	ℳ		ℳ
Aktienkapital (od. Geschäftsanteil)	1 000 000	Kassa- und Wechselkonto, Bankierguthaben . . .	200 000
Anleihen (Obligationen) . .	600 000	Effektenkonto	100 000
Schwebende Schuld (Kreditoren)	300 000	Immobilienkonto	1 200 000
Reservefonds	100 000	Mobilienkonto	100 000
Dividende	100 000	Materialienkonto	300 000
		Debitoren	200 000
Summe . .	2 100 000	Summe . .	2 100 000

Nun ist es das Bestreben der Geschäftsleitungen, die Dividenden der verschiedenen Jahre tunlichst gleichmäßig zu halten. Deswegen werden in guten Jahren nicht die vollen Geschäftsgewinne zur Verteilung gebracht, sondern zum Teil aufgespeichert. Werden im obigen Beispiel etwa anstatt 100 000 ℳ nur 50 000 ℳ verteilt, so muß, um beide Seiten der Bilanz wieder in Übereinstimmung zu bringen, entweder ein anderer Passivposten (Reservefonds) um 50 000 ℳ erhöht, oder, was in der Regel vorgezogen wird, ein Aktivposten (Immobilien-, Mobilien- oder Materialienkonto oder der Posten Debitoren) um 50 000 ℳ erniedrigt werden. Letzteres geschieht durch Abschreibung. Ein der Abschreibung gleicher wirtschaftlicher Effekt kann übrigens auch dadurch erreicht werden, daß bereits im Laufe des Jahres Teile der Betriebseinnahmen zu Kapitalaufwendungen verwendet werden, ohne daß dem betreffenden Konto ein entsprechender Betrag zugeschrieben wird. In diesem Falle erscheint der Gewinn von vornherein nicht höher als man ihn haben will. Die Staatseisenbahn hat kein Aktienkapital, mithin auch keinen Anlaß, eine Dividende zu berechnen und zu dem Zweck eine Bilanz aufzustellen und formell Abschreibungen vom Werte der Anlage vorzunehmen. Übrigens ist es auch bei Privateisenbahnen nicht üblich, Abschreibungen an den Buchwerten der Bahnanlage zu machen. Die auch hier erfolgende Regulierung der Dividende erfolgt bei anderen Posten der Bilanz (vielfach bei einem besonderen Bilanzreservefonds).

Materiell hat die Eisenbahnverwaltung das, was bei Privatunternehmungen Abschreibung genannt wird, reichlich durch Schuldentilgung getan.

Wie hoch der von der Staatseisenbahnverwaltung bislang getilgte Schuldenbetrag zu rechnen, ist bekanntlich noch eine Streitfrage. Nach der Anlage C zum Etat der Eisenbahnverwaltung waren bis zum Schluß des Etatsjahres 1901 von der Eisenbahnkapitalschuld rund 3,7 Milliarden Mark getilgt. Nach dem Nettovoranschlage berechnet sich dagegen die Differenz zwischen dem statistischen Anlagekapital und den noch nicht getilgten Eisenbahnschulden auf etwa 1,7 Milliarden Mark = fast 22 %

Digitized by Google

des Anlagekapitals. Außerdem erfolgt noch alljährlich eine latente Abschreibung dadurch, daß beträchtliche Vermehrungen der Anlagewerte aus Betriebsfonds ohne Erhöhung des statistischen Anlagekapitals vorgenommen werden. Dahin zählen namentlich die Aufwendungen für Ergänzungen im Einzelbetrag unter 100 000 ℳ, der Mehrwert des alljährlich eingebauten schweren Oberbaues und Kleinschlages, die Gleisverstärkungen, die Verbesserung in den maschinellen Anlagen und in der Konstruktion der vorhandenen Betriebsmittel, der Mehrwert der neubeschafften Betriebsmittel gegenüber den ausrangierten usw. Die hieraus entspringenden Summen sind allein für 1899, 1900 und 1901 überschläglich auf 37,5 Mill. ℳ, 35,3 Mill. ℳ und 33 Mill. ℳ, zusammen also auf 106 Mill. ℳ berechnet.

Betrachtet man die Einzelwerte, mit denen die Bahnanlagen im statistischen Anlagekapital zu Buche stehen, so könnten die bisherigen Abschreibungen bereits recht hoch erscheinen. Das Anlagekapital der preußischen Staatseisenbahnen setzt sich wie folgt zusammen:

1. Grunderwerb: 772 Mill. ℳ. Demgegenüber steht ein Besitz von 105 690 ha, wovon 23 435 ha auf städtische Gemeinden und 82 255 ha auf ländliche Gemeinden entfallen.[1]) Das Hektar steht somit mit etwa 7 300 ℳ zu Buche. Das ist ein Preis, der für den in den ländlichen Gemeinden liegenden Grund und Boden schwerlich zu hoch ist (zumal auch die Vororte großer Städte und große Industriebezirke zu den ländlichen Gemeinden zählen), der aber in städtischen Gemeinden weit hinter dem wirklichen Wert zurückbleibt. Man wird kaum fehlgehen, wenn man den heutigen Wert des Grund und Bodens mindestens auf das Doppelte des Buchwertes veranschlagt. Abschreibungen sind hier jedenfalls nicht vonnöten.
2. Herstellung des Bahnplanums mit Einfriedigungen, Wegeunter- und Überführungen, Brücken, Durchlässen und Tunnels 1 952,8 Millionen Mark. Bei diesem Posten kann eine Entwertung der Anlage und somit eine Notwendigkeit der Abschreibung kaum in Frage kommen, zumal alle etwa notwendig werdenden Erneuerungen fortgesetzt aus Betriebsfonds vorgenommen werden; denn der eigentlichen Fahrstraße wird man immer bedürfen, mag der Betrieb durch neue Erfindungen noch so sehr umgestaltet werden.
3. Ähnlich verhält es sich bei dem Posten Oberbau: 1 814,1 Mill. ℳ. Hier liegt sogar eine Werterhöhung vor, da die neuen Oberbaukonstruktionen, die auf Kosten des Betriebsfonds eingebaut

[1]) Nach Landesteilen gerechnet entfallen auf Berlin und seine Vororte 2 569 Hektar, auf den Osten 13 452 Hektar in städtischen und 45 069 Hektar in ländlichen Gemeinden, dagegen auf den Westen 16 834 Hektar in städtischen und 58 263 Hektar in ländlichen Gemeinden.

Digitized by Google

werden, wesentlich wertvoller sind, als die älteren zum Ausbau gelangenden.

4. Dagegen ist anzuerkennen, daß bei dem Posten Stationen, Sicherheitsanlagen, Werkstätten und außergewöhnliche Anlagen: 1 423,6 Mill. ℳ eine Abschreibung angezeigt ist, da hier immerhin mit der Möglichkeit gerechnet werden muß, daß diese Anlagen zum Teil veralten und entwertet werden. Selbstredend ist auch hier eine völlige Entwertung ausgeschlossen, da die abgängigen Anlagen zu Lasten des Betriebsfonds erneuert werden.
5. Bei dem Posten Betriebsmittel — 1546,9 Mill. ℳ — ist zu unterscheiden. Im allgemeinen kann auch hier von einer Entwertung keine Rede sein, da die abgängigen Betriebsmittel aus dem Betriebsfonds ersetzt werden und zwar durchweg durch leistungsfähigere und wertvollere. Immerhin liegt die Möglichkeit vor, daß durch technische Neuerungen ein Teil der Betriebsmittel ziemlich plötzlich wertlos wird. Namentlich muß man hier an die Einführung des elektrischen Betriebes denken. Aber auch in diesem Falle würden die Güterwagen nach wie vor gebraucht werden. Die Personenwagen würden wenigstens zum größten Teile, wenn auch mit Abänderung, brauchbar bleiben. Nur der Lokomotivpark würde in seinem Werte stark beeinträchtigt, wenngleich vermutlich auch hier durch eine längere Übergangszeit dafür gesorgt werden könnte, daß die Entwertung der Hauptsache nach mit dem natürlichen Verschleiß zusammenfiele. Auf Lokomotiven entfallen von obigem Posten aber nur rund 572 Mill. ℳ.
6. Der Posten Verwaltungskosten und Insgemein: 443 Mill. ℳ ist eigentlich nur rechnungsmäßig ausgeschieden und verteilt sich naturgemäß auf die übrigen Posten.

Von den gesamten Bahnanlagen würden also nur folgende Posten der Gefahr einer erheblicheren Entwertung unterliegen:

a) Stationen, Sicherheitsanlagen, Werkstätten u. dgl. mit einem Anlagekapital von . . . . . 1 423 600 000 ℳ,
b) Lokomotiven, Beschaffungswert . . . . . 572 300 000 „

zusammen . . 1 995 900 000 ℳ.

Rechnet man hiervon die Hälfte als mögliche Entwertung, so erhält man einen Betrag von rund 1 Milliarde, dem eine bislang bereits effektiv vollzogene Schuldentilgung von 1,7 Milliarden Mark gegenübersteht.

Ständen die Staatseisenbahnen gegenwärtig zu Verkauf, so unterliegt es keinem Zweifel, daß ihr Verkaufswert mit Rücksicht auf den seit Jahren erzielten Reinertrag von etwa 7 % den Betrag des statistischen Anlagekapitals bei weitem übersteigen würde. Unter solchen Verhält-

Digitized by Google

nissen würde ein Privatunternehmen sogar von jeder Abschreibung absehen können. Der Umstand, daß in Preußen die Eisenbahnen sich im Staatsbesitz befinden, bietet jedoch wesentlich abweichende Gesichtspunkte.

* * *

Das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung stellt sich als ein erst nach der Betriebseröffnung aufgewendeter Teil des Anlagekapitals dar, der keinen wesentlichen Unterschied von dem vor der Betriebseröffnung aufgewendeten Teil aufweist. Die Deckung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung aus Betriebsüberschüssen muß demnach ebenso wie die Anrechnung der Betriebsüberschüsse auf Anleihen für neue Bahnen der effektiven Schuldentilgung gleichgeachtet werden. Es ist dies auch die Auffassung des in diesem Punkte völlig zutreffenden Eisenbahngarantiegesetzes. Unzutreffend erscheint dagegen die Darstellung im Nettovoranschlag, wonach bei Ermittlung des Reinerträgnisses der Eisenbahnverwaltung das Extraordinarium vom Jahresüberschuß in Abzug gebracht wird.

Ihrem Umfang nach übertrifft die in der Deckung des Extraordinariums durch Betriebsüberschüsse liegende Schuldentilgung bei weitem die gesetzliche Schuldentilgung von $^3/_5\,\%$ der Staatsschulden. Die effektive Schuldentilgung hat, wenn man die ordentliche und außerordentliche Schuldentilgung und die Verrechnung der Betriebsüberschüsse auf das Extraordinarium zusammenrechnet, betragen:

1892 . . .	35 900 000 ℳ	= 0,5 %	des statistischen Anlagekapitals,
1893 . . .	39 100 000 „	= 0,6 „	„ „ „
1894 . . .	41 200 000 „	= 0,6 „	„ „ „
1895 . . .	112 900 000 „	= 1,6 „	„ „ „
1896 . . .	158 400 000 „	= 2,2 „	„ „ „
1897 . . .	165 600 000 „	= 2,3 „	„ „ „
1898 . . .	166 400 000 „	= 2,3 „	„ „ „
1899 . . .	167 900 000 „	= 2,2 „	„ „ „
1900 . . .	180 400 000 „	= 2,3 „	„ „ „
1901 . . .	121 900 000 „	= 1,5 „	„ „ „

Diese Zahlen dürfen indes nicht zu der Auffassung führen, daß in bezug auf die Schuldentilgung bereits zu viel geschehen sei. Der Staat steht seinem Eisenbahnbesitz anders gegenüber, als ein Privatunternehmer. Ersterer betrachtet es als eine seiner vornehmsten Aufgaben, die gesamte Erwerbstätigkeit im Lande durch seinen Eisenbahnbesitz zu fördern. Würde ein Privatunternehmer zweifellos imstande sein, aus einem derartigen Betrieb dauernd die gleichen oder noch höhere Erträge herauszuwirtschaften, wie sie jetzt erzielt werden, so muß der Staat mit der Möglichkeit eines starken Rückganges der Einnahmen und damit

Digitized by Google

des Erträgnisses rechnen, wenn etwa große Tarifermäßigungen notwendig werden, um die inländische Erwerbstätigkeit gegen die ausländische konkurrenzfähig zu halten, oder um die Verschiebungen auszugleichen, die durch andere neue Verkehrsmittel in den bisherigen Absatzverhältnissen herbeigeführt werden. Auch der fortgesetzte Bau neuer, wenig rentabeler Linien, wie ihn der Staat im Interesse der Hebung des allgemeinen Wohlstandes vornimmt, muß zu einer allmählichen Verkürzung der Eisenbahnüberschüsse führen. Es wird daher auch künftig notwendig sein, das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung in tunlichst weitgehender Weise aus den Betriebsüberschüssen zu speisen, damit nicht noch weitere dauernde Staatsausgaben auf die unsicheren Eisenbahnüberschüsse verwiesen werden. Aber die jeweils zur Verfügung stehenden Überschüsse werden nicht die Grenze für die Bemessung der Aufwendungen für Ausgestaltung der bestehenden Anlagen und für die Vermehrung des Fuhrparkes bilden dürfen. Gerade die enge Grenze, die der Ausführung von Ergänzungsbauten unter dem rollenden Rade durch die Aufrechterhaltung des Betriebes gezogen ist, nötigt in vielen Fällen, namentlich in der Zeit des Verkehrsrückganges, dazu, jede Gelegenheit zur angemessenen Ausgestaltung der Bahnanlagen zu ergreifen. Ebenso erfordert die Rücksicht auf die Industrie, daß die Bestellung von Betriebsmitteln und sonstige Aufträge an die Werke nicht lediglich von den schwankenden Betriebsüberschüssen der einzelnen Jahre abhängig gemacht werden. Im Etat für 1903 ist denn auch das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung ohne Rücksicht auf das Balancement des Etats angemessen dotiert worden. Ob die infolgedessen notwendig gewordene Anleihe zur Dotierung des Extraordinariums des Etats oder unmittelbar für Ergänzungsbauten und zur Betriebsmittelvermehrung aufgenommen wird, ist sachlich gleich und nur eine etatliche Zweckmäßigkeitsfrage.

In allerneuester Zeit ist die angemessene Dotierung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung auch in Zeiten einer schlechten Finanzlage durch das Gesetz über die Bildung eines Ausgleichsfonds erleichtert worden. Wenn dieser Fonds ausreichend gefüllt ist, so kann aus ihm ein Betrag zur auskömmlichen Dotierung des Eisenbahnextraordinariums entnommen, und so das Bedürfnis zur Aufnahme einer Anleihe behufs Balancierung des Etats vermieden werden. Materiell wird dadurch allerdings auch kein wesentlich anderer Erfolg als durch Aufnahme einer Anleihe für die gleichen Zwecke erreicht. Denn auch im ersteren Falle kann das bare Geld zur Bauausführung nur durch Inanspruchnahme des Staatskredits beschafft werden, da der Ausgleichsfonds nur buchmäßig gebildet wird.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen der Erde.[1])

1897—1901.

Die Eisenbahnlänge der Erde hat im Anfang des neuen Jahrhunderts wieder stärker zugenommen, als in den letzten Jahren des vorhergehenden. Die im Betrieb befindlichen Eisenbahnen hatten am Schluss des Jahres 1901 nach der nachstehenden Übersicht 1 eine Ausdehnung von 816 755 km, also eine Länge, die das Zwanzigfache des Erdumfangs am Äquator (40 070 km) noch um mehr als 15 000 km und das $2^1/_{10}$ fache der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) um nahezu 10 000 km übertrifft. Die angegebene Länge bezeichnet ebenso, wie bei den früheren entsprechenden Nachweisungen, die Bahn-, nicht die Gleislänge, die wegen der vielen zwei- und mehrgleisigen Eisenbahnen bedeutend größer ist, und umfaßt nur die sogenannten Hauptbahnen, sowie die für öffentlichen Verkehr bestimmten voll- und schmalspurigen Nebenbahnen, während die unter den Begriff Kleinbahnen fallenden Eisenbahnen, insbesondere die städtischen Straßenbahnen u. dgl., ausgeschlossen sind.

Von den einzelnen Erdteilen steht in bezug auf Eisenbahnlänge, wie auch bisher, Amerika mit 410 630 km, also mit etwa 2 200 km mehr als der Hälfte der gesamten Bahnlänge der Erde, obenan. Danach folgen Europa mit 290 816, Asien mit 67 292, Australien mit 25 185 und Afrika mit 22 832 km.

Unter den einzelnen Staaten besitzen die Vereinigten Staaten von Amerika das größte Netz — 317 354 km. An zweiter Stelle steht das Deutsche Reich mit 52 710 km. Darauf folgen das sein Eisenbahnnetz

[1]) Vergl. den Aufsatz: „Die Eisenbahnen der Erde im 19. Jahrhundert" im Archiv 1902 S. 501 ff., sowie die übrigen vom Archiv seit 1885 alljährlich gebrachten entsprechenden Aufsätze 1901 S. 544, 1900 S. 757 usw. — Die Zahlenangaben in den beigefügten Übersichten sind in gleicher Weise, wie es auch früher geschehen, zum größten Teile amtlichen Quellen entnommen.

Digitized by Google

stark entwickelnde europäische Rußland mit 51 409, Frankreich mit 43 657, Britisch Ostindien mit 40 825, Österreich-Ungarn mit 37 492, Großbritannien und Irland mit 35 462, Britisch Nordamerika mit 29 435 km Eisenbahn.

In bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, d. h. das Verhältnis der Eisenbahnlänge eines Landes zu seiner Flächengröße, steht noch immer das industriereiche, dichtbevölkerte Königreich Belgien mit 22 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche obenan. Danach folgt das ebenfalls sehr industrielle und stark bevölkerte Königreich Sachsen mit 19,2 km auf 100 qkm. Die geringste Dichtigkeit hat unter den europäischen Ländern Norwegen mit 0,6 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche. Von den außereuropäischen Ländern haben die Vereinigten Staaten von Amerika die größte Dichtigkeit mit 4,1 km Eisenbahn auf 100 qkm. Danach folgen die australische Kolonie Viktoria mit 2,3, Portugiesisch Indien mit 2,2, die Britische Kolonie Natal mit 1,7 km Eisenbahn auf 100 qkm Fläche.

Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Einwohnerzahl ist unter den europäischen Ländern am größten in Schweden, wo 22,7 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner kommen. Danach folgen in dieser Beziehung Dänemark mit 12,3, die Schweiz mit 11,8, Frankreich mit 11,3 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. In einzelnen außereuropäischen Ländern, in denen sich bei geringer Bevölkerung schon ein ausgedehnteres Eisenbahnnetz findet, ist diese Verhältniszahl wesentlich größer. So kommen in der australischen Kolonie Queensland 93, in Süd-Australien 83,4, in West-Australien 77,2 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. Mit der in diesen Ländern meist rasch wachsenden Bevölkerungsziffer hält der Zuwachs an Eisenbahnlänge nicht gleichen Schritt und gehen deshalb diese Zahlen immer mehr herunter.

Der Zuwachs, den die Eisenbahnen der Erde in der Zeit vom Schlusse des Jahres 1897 bis dahin 1901 erhielten, beträgt 83 265 km oder 11,4 %. Dieser Zuwachs war im Zeitraum 1896—1900: 73 927 km, im Zeitraum 1895—99: 71 723 km, die Bautätigkeit hat also, wie schon eingangs erwähnt, in den letzten Jahren wieder zugenommen. Den größten Zuwachs lieferte Amerika mit 29 063 km, wovon 20 609 km auf die Vereinigten Staaten entfielen. Nahezu der gleiche Zuwachs wie in Amerika — 27 612 km — findet sich in Europa. Der Zuwachs in Afrika ist mit 6 988 km zwar nicht an sich, aber doch im Verhältnis zu der im Jahre 1897 vorhanden gewesenen Eisenbahnlänge — 44,1 % — bedeutend, während der Zuwachs in Australien mit 2 066 km oder 8,9 % sowohl an sich als auch im Verhältnis zur Länge im Jahre 1897 nur als unbedeutend bezeichnet werden kann.

(Fortsetzung des Textes S. 510.)

Digitized by Google

Übersicht 1.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde vom Schlusse des Eisenbahnlänge zur Flächengröße und

1	2	3	4	5	6	7
Laufende No.	Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1897	1898	1899	1900	1901
	I. Europa.	Kilometer				
1	Deutschland:					
	Preußen	28 498	29 559	30 217	30 801	31 668
	Bayern	6 283	6 520	6 605	6 747	6 774
	Sachsen	2 752	2 785	2 823	2 853	2 885
	Württemberg	1 632	1 632	1 683	1 721	1 890
	Baden	1 861	1 890	1 913	1 957	2 071
	Elsaß-Lothringen	1 735	1 771	1 796	1 821	1 891
	Übrige deutsche Staaten	5 355	5 403	5 474	5 491	5 531
	Zusammen Deutschland	48 116	49 560	50 511	51 391	52 710
2	Österreich-Ungarn, einschließlich Bosnien und Herzegowina	33 668	35 113	36 275	36 883	37 492
3	Großbritannien und Irland	34 485	34 668	35 015	35 186	35 462
4	Frankreich[2])	41 343	41 704	42 215	42 827	43 657
5	Rußland europäisches, einschließl. Finland (2 793 km)	40 262	42 535	46 442	48 460	51 409
6	Italien	15 643	15 715	15 723	15 787	15 810
7	Belgien	5 904	6 089	6 194	6 345	6 476
8	Niederlande, einschl. Luxemburg	3 129	3 164	3 189	3 209	3 257
9	Schweiz	3 646	3 708	3 769	3 783	3 910
10	Spanien	12 916	13 048	13 287	13 357	13 516
11	Portugal	2 362	2 362	2 363	2 376	2 386
12	Dänemark	2 543	2 605	2 840	3 001	3 067
13	Norwegen	1 952	1 981	1 981	2 053	2 101
14	Schweden	10 169	10 240	10 723	11 320	11 588
15	Serbien	570	570	578	578	578
16	Rumänien	2 880	3 051	3 091	3 098	3 171
17	Griechenland	952	952	972	972	972
18	Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien	2 554	2 569	3 059	3 142	3 142
19	Malta, Jersey, Man	110	110	110	110	110
	Zusammen Europa[3])	263 204	269 744	278 337	283 878	290 816

[1]) Einzelne Abweichungen der vorliegenden Nachweisung von den früheren die Umrechnung sind 1 engl. Meile = 1,609 km und 1 Werst = 1,067 km ange-

[2]) Ohne Industriebahnen.

[3]) Die Angaben Spalte 7, 12 und 13 sind entnommen aus dem Journal officiel

Digitized by Google

Übersicht 1.

Jahres 1897 bis zum Schlusse des Jahres 1901 und das Verhältnis der Bevölkerungszahl der einzelnen Länder. [1])

8	9	10	11	12	13	2
Zuwachs von 1897—1901		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1901 Bahnlänge auf je		Länder
im ganzen (7—3)	in Proz. $\left(\frac{8 \cdot 100}{3}\right)$	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm	10000 Einw.	
km	%	(abgerundete Zahlen)		km		**I. Europa.**
						Deutschland:
3 170	11,1	348 600	34 473 000	9,1	9,2	Preußen.
491	7,8	75 900	6 176 000	8,9	11,0	Bayern.
133	4,8	15 000	4 202 000	19,2	6,3	Sachsen.
258	15,8	19 500	2 169 000	9,7	8,7	Württemberg.
210	11,3	15 100	1 868 000	13,7	11,1	Baden.
156	9,0	14 500	1 719 000	18,0	11,0	Elsaß-Lothringen.
176	3,3	52 100	5 760 000	10,6	9,6	Übrige deutsche Staaten.
4 594	9,5	540 700	56 367 000	9,7	9,1	Zusammen Deutschland.
3 824	11,4	676 500	47 118 000	5,5	8,0	Österreich-Ungarn, einschließl. Bosnien und Herzegowina.
977	2,8	314 000	41 450 000	11,3	8,5	Großbritannien und Irland.
2 314	5,6	536 400	38 962 000	8,1	11,3	Frankreich.
11 147	27,7	5 390 000	105 542 000	0,9	4,4	Rußland europäisches, einschl. Finland (2 793 km).
167	1,1	286 600	32 475 000	5,5	4,9	Italien.
572	9,7	29 500	6 694 000	22,0	9,7	Belgien.
128	4,1	35 600	5 341 000	9,1	6,1	Niederlande, einschl. Luxembg.
264	7,2	41 400	3 325 000	9,4	11,8	Schweiz.
600	4,6	496 900	17 961 000	2,7	7,6	Spanien.
26	1,1	92 600	5 429 000	2,6	4,1	Portugal.
524	20,6	38 500	2 449 000	8,0	12,3	Dänemark.
149	7,6	322 300	2 221 000	0,6	9,4	Norwegen.
1 419	13,9	447 900	5 136 000	2,6	22,7	Schweden.
8	1,4	48 300	2 494 000	1,2	2,3	Serbien.
291	10,1	131 300	5 913 000	2,1	5,4	Rumänien.
20	2,1	64 700	2 434 000	1,5	4,0	Griechenland.
588	23,0	267 000	9 824 000	1,1	3,2	Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien.
—	—	1 100	372 000	11,0	3,4	Malta, Jersey, Man.
27 612	10,5	9 761 300	391 507 000	2,8	7,3	Zusammen Europa.

beruhen auf neueren Quellen, die inzwischen zur Kenntnis gekommen sind. Für nommen.

de la République française vom 26. November 1902.

Digitized by Google

Laufende No.	Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1897	1898	1899	1900	1901
	II. Amerika. [1]	Kilometer				
20	Vereinigte Staaten von Amerika[2]	296 745	299 911	304 576	311 094	317 354
21	Britisch Nordamerika (Canada)[3]	26 866	27 161	27 755	28 697	29 435
22	Neufundland	911	953	953	1 032	1 055
23	Mexiko	13 685	13 685	13 685	14 573	15 454
24	Mittelamerika (Guatemala 640 km, Honduras 92 km, Nicaragua 225 km und Costarika 261 km)	1 038	1 041	1 041	1 139	1 218
25	Vereinigte Staaten von Columbien	557	557	557	644	644
26	Cuba	1 778	1 825	1 825	1 825	1 825
27	Venezuela	1 020	1 020	1 020	1 020	1 020
28	Dominikanische Republik	188	188	188	188	188
29	Vereinigte Staaten von Brasilien	13 941	14 038	14 798	14 798	14 798
30	Argentinische Republik	14 755	15 817	16 114	16 369	16 767
31	Paraguay	253	253	253	253	253
32	Uruguay	1 605	1 605	1 605	1 841	1 841
33	Chile	4 286	4 286	4 493	4 586	4 634
34	Peru	1 667	1 667	1 667	1 667	1 667
35	Bolivia	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
36	Ecuador	300	300	300	300	300
37	Britisch-Guyana	35	35	35	88	120
38	Jamaika (298 km), Barbados (93 km), Trinidad (130 km), Martinique (224 km), Portorico (195 km), Salvador (117 km)	937	995	995	1 057	1 057
	Zusammen Amerika	381 567	386 337	392 860	402 171	410 630
	III. Asien.					
39	Britisch Ostindien	33 812	35 384	36 188	38 235	40 825
40	Ceylon	478	478	478	478	478
41	Kleinasien mit Syrien	2 509	2 509	2 760	2 760	2 760
42	Russisches mittelasiatisches Gebiet	1 513	2 525	2 669	2 669	2 669
43	Sibirien und Mandschurei	3 801	4 144	6 029	6 200	[3])9 116
44	Persien	54	54	54	54	54
45	Niederländisch Indien [Java (1914), Sumatra (313)]	2 082	2 082	2 082	2 094	2 227
46	Japan	4 032	4 747	5 846	5 892	6 550
47	Portugiesisch Indien	82	82	82	82	82
48	Malayische Staaten (Borneo, Celebes usw.)	259	302	336	439	439
49	China	482	646	646	646	[4])1 236
50	Korea	—	—	—	42	42
51	Siam	269	269	269	327	382
52	Cochinchina (82 km), Pondichéry (95 km), Malakka (92 km), Tonkin (163 km)	383	383	383	383	432
	Zusammen Asien	49 756	53 605	57 822	60 301	67 292

[1]) Die Angaben für Mittel- und Südamerika sind zum Teil geschätzt, wo das Rechnungsjahr (fiscal year) (30. Juni). — [3]) Die mandschurischen Linien sind Chinesischen Seezollverwaltung über den Handel Chinas für das Jahr 1901.

Digitized by Google

8	9	10	11	12	13	2
Zuwachs von 1897—1901		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1901 Bahnlänge auf je		Länder
im ganzen (7—3)	in Proz. ($\frac{8 \cdot 100}{3}$)	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm	10000 Einw.	
km	%	(abgerundete Zahlen)		km		**II. Amerika.**
20 609	6,9	7 752 800	77 295 000	4,1	41,1	Verein. Staaten von Amerika.
2 569	9,6	8 768 000	5 339 000	0,3	55,1	Brit. Nordamerika (Canada).
144	15,8	110 800	214 000	1,0	49,3	Neufundland.
1 769	12,9	1 987 300	13 545 000	0,8	11,1	Mexiko.
180	17,3	428 400	2 972 000	0,3	4,1	Mittelamerika (Guatem. 640 km. Honduras 92 km, Nicar. 225 km und Costarika 261 km).
87	15,6	1 330 800	4 500 000	0,05	1,1	Verein. Staat. von Columbien)
47	2,6	118 800	1 573 000	1,5	11,6	Cuba.
—	—	1 043 900	2 445 000	0,1	4,2	Venezuela.
—	—	48 600	504 000	0,4	3,7	Dominikanische Republik.
857	6,1	8 361 400	14 934 000	0,2	9,9	Verein. Staat. von Brasilien.
2 012	13,6	2 885 600	4 894 000	0,6	34,3	Argentinische Republik.
—	—	253 100	636 000	0,1	4,0	Paraguay.
236	14,7	178 700	931 000	1,0	19,8	Uruguay.
348	8,1	776 000	3 314 000	0,6	14,0	Chile.
—	—	1 137 000	4 607 000	0,1	3,6	Peru.
—	—	1 334 200	2 269 000	0,1	4,4	Bolivia.
—	—	299 600	1 400 000	0,1	2,1	Ecuador.
85	242,9	229 600	295 000	0,05	4,1	Britisch-Guyana.
120	12,8	—	—	—	—	Jamaika (298), Barbados (93), Trinidad (130), Martinique (224), Portorico (195), Salvador (117 km).
29 063	7,6	—	—	—	—	Zusammen Amerika.
						III. Asien.
7 013	20,7	5 068 300	294 905 000	0,8	1,4	Britisch Ostindien.
—	—	63 900	3 687 000	0,7	1,3	Ceylon.
251	10,0	1 778 200	19 568 000	0,2	1,4	Kleinasien mit Syrien.
1 156	76,4	554 900	7 740 000	0,3	3,4	Russisches mittelasiatisches Gebiet.
5 315	139,8	12 518 500	5 773 000	0,07	15,8	Sibirien und Mandschurei.
—	—	1 645 000	9 000 000	0,003	0,1	Persien.
145	7,0	599 000	29 577 000	0,4	0,7	Niederländisch Indien (Java, Sumatra).
2 518	62,1	417 400	46 542 000	1,6	1,1	Japan.
—	—	3 700	572 000	2,2	1,1	Portugiesisch Indien.
180	69,5	86 200	719 000	0,3	6,1	Malayische Staaten (Borneo, Celebes usw.).
754	156,1	11 081 000	357 250 000	0,01	0,03	China.
42	—	218 600	9 670 000	0,02	0,04	Korea.
113	42,0	633 000	9 000 000	0,06	0,1	Siam.
49	12,8	—	—	—	—	Cochinchina (82 km), Pondichéry (95 km), Malakka (92 km), Tonkin (163 km).
17 536	35,2	—	—	—	—	Zusammen Asien.

sichere statistische Zahlen nicht vorliegen. — [2]) Die Angaben beziehen sich auf weil vorläufig eröffnet, mit eingerechnet. — [4]) Nach dem Bericht der Kaiserlich

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6	7
Laufende No.	Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1897	1898	1899	1900	1901
	IV. Afrika.[1]	Kilometer				
53	Egypten	2 824	3 358	3 358	3 358	4 646
54	Algier und Tunis	4 251	4 251	4 251	4 251	4 894
55	Britisch Süd- und Zentral-Afrika	3 634	3 781	4 727	4 727	4 727
56	Natal	739	739	1 185	1 185	1 185
57	Südafrikanische Republik	1 142	1 247	1 935	1 935	1 935
58	Oranje-Freistaat	1 340	1 340	960	960	960
59	Mauritius (169 km), Sierra Leone (60 km), Réunion (127 km), Franz. Sudan (843 km), Goldküste (201), Lagos (75 km), Unabhäng. Congo-Staat (444 km), Angola (543 km), Deutsch-Südwestafrika (380 km), Mozambique (400 km), Deutsch-Ostafrika (90 km), Britisch-Ostafrika (936 km), Franz. Somali-Küste (160 km), Eritrea (27 km), Madagaskar (30 km)	1 914	3 238	3 698	3 698	4 485
	Zusammen Afrika	15 844	17 954	20 114	20 114	22 832
	V. Australien.					
60	Neuseeland	3 528	3 596	3 653	3 670	3 767
61	Victoria	5 035	5 035	5 057	5 178	5 209
62	Neu-Süd-Wales	4 247	4 330	4 355	4 523	4 578
63	Süd-Australien	3 007	3 029	3 029	3 029	3 029
64	Queensland	4 199	4 241	4 418	4 507	4 507
65	Tasmanien	771	771	771	771	771
66	West-Australien	2 190	2 190	2 190	2 194	[2]3 182
67	Hawaii (40 km) mit den Inseln Maui (11 km) und Oahu (91 km)	142	142	142	142	142
	Zusammen Australien	23 119	23 334	23 615	24 014	25 185
	Wiederholung.					
I.	Europa	263 204	269 744	278 337	283 878	290 816
II.	Amerika	381 567	386 337	392 860	402 171	410 630
III.	Asien	49 756	53 605	57 822	60 301	67 292
IV.	Afrika	15 844	17 954	20 114	20 114	22 832
V.	Australien	23 119	23 334	23 615	24 014	25 185
	Zusammen auf der Erde	733 490	750 974	772 748	790 125	816 755
	Steigerung gegen das Vorjahr %	2,4	2,4	2,8	2,2	3,4

[1]) Die Angaben für 1899 und 1900 sind der von dem Obersten a. D. Fleck heraus- (vergl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 22. Dezember sind, können sie in ihren Längen mit den Angaben der Vorjahre nicht verglichen Tabellen, Ausgabe 1902, entnommen. Nach amtlichen Quellen bestehen 2194 km neuerdings nicht eingegangen sind. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1900 S. 1399).

Digitized by Google

8	9	10	11	12	13	2
Zuwachs von 1897—1901		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1901 Bahnlänge auf je		Länder
im ganzen (7—3)	in Proz. $(\frac{8 \cdot 100}{3})$	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm	10000 Einw.	
km	%	(abgerundete Zahlen)		km		**IV. Afrika.**
1 822	64,5	994 300	9 833 000	0,5	4,7	Egypten.
643	15,1	897 400	6 695 000	0,5	7,3	Algier und Tunis.
—	—	786 800	1 766 000	0,6	26,8	Britisch Süd- u. Zentral-Afrika.
—	—	70 900	778 000	1,7	15,2	Natal.
—	—	308 600	867 900	0,6	22,3	Südafrikanische Republik.
—	—	131 100	208 000	0,7	46,1	Oranje-Freistaat.
—	—	—	—	—	—	Mauritius (169), Sierra Leone (60), Réunion (127), Fr. Sudan (843), Goldküste (201), Lagos (75), Unabhäng. Congo-Staat (444), Angola (543), Deutsch-Südwestafrika (380), Mozambique (400), Dtsch.-Ostafrika (90), Britisch-Ostafrika (936), Franz. Somali-Küste (130), Eritrea (27), Madagaskar (30 km).
6 988	44,1	—	—	—	—	Zusammen Afrika.
						V. Australien.
239	6,8	271 000	830 000	1,4	45,4	Neuseeland.
174	3,4	229 000	1 201 000	2,3	43,4	Victoria.
331	7,8	799 100	1 370 000	0,6	33,4	Neu-Süd-Wales.
22	0,7	2 341 600	363 000	0,1	83,4	Süd-Australien.
308	7,3	1 731 400	485 000	0,3	93,0	Queensland.
—	—	67 900	172 000	1,1	44,8	Tasmanien.
992	45,3	2 527 300	412 000	0,1	77,2	West-Australien.
—	—	17 700	109 000	0,8	13,0	Hawaii (40) mit den Inseln Maui (11) und Oahu (91 km).
2 066	8,9	7 985 000	4 942 000	0,3	51,0	Zusammen Australien.
						Wiederholung.
27 612	10,5	9 761 300	391 507 000	2,8	7,3	Europa.
29 063	7,6	—	—	—	—	Amerika.
17 536	35,2	—	—	—	—	Asien.
6 988	44,1	—	—	—	—	Afrika.
2 066	8,9	7 985 000	4 942 000	0,3	51,0	Australien.
83 265	11,4	—	—	—	—	Zusammen auf der Erde.

gegebenen Karte über den Stand des Eisenbahnbaus in Afrika 1900 entnommen 1900 S. 1521). Da die Bahnen etwas anders auf die verschiedenen Gebiete verteilt werden. — 2) Die Länge für 1901 ist aus Otto Hübner's geographisch-statistischen Staatsbahnen, der Rest sind vermutlich Privatbahnen, über die amtliche Berichte

Digitized by Google

Uebersicht 2.

Die Anlagekosten der Eisenbahnen.

Laufende No.	Länder und Bahngruppen	Zeit auf die die Angabe des Anlagekapitals sich bezieht	Länge	Anlagekapital im ganzen (runde Millionen)	Anlagekapital für 1 km
			km	ℳ	
	I. Europa:				
1	Deutschland:	Betriebsjahr			
	Gesamtnetz	1901	51 092	12 943 000 000	257 035
2	Österreich-Ungarn:	Kalenderjahr			
	Österr.: Gesamtnetz . .	1901	19 562	5 470 000 000	279 653
	Ungarn: Staatsbahnen .	31. Dezbr. 1901	8 031	1 885 000 000	245 557
3	Belgien:	Kalenderjahr			
	Belgische Staatsbahnen.	1900	4 060	1 524 000 000	375 411
4	Frankreich	Kalenderjahr 1899	42 176	13 291 000 000	315 135
5	Schweiz:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1900	4 010	1 071 000 000	266 949
6	Großbritannien und Irland:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1899	34 915	23 046 000 000	660 070
7	Rußland (ohne Finland):	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1893	50 337	8 817 000 000	175 165
	Finland (Staatsbahnen) .	1901	2 652	147 000 000	55 391
8	Norwegen:	Betriebsjahr			
	Gesamtnetz	1900/1901	1 947	192 000 000	98 547
9	Schweden:	Kalenderjahr			
	Staatsbahnen	1901	3 849	418 000 000	108 710
	Privatbahnen	1900	7 300	414 000 000	56 638
10	Italien:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1900	15 847	4 305 000 000	271 655
11	Rumänien:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1895	2 741	501 000 000	182 920
12	Serbien:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1900	541	98 000 000	181 445
13	Bulgarien:	Kalenderjahr			
	Staatsbahnen	1897	673	85 000 000	125 988
14	Spanien:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1889	9 774	2 273 000 000	232 551
15	Niederlande:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1897	2 661	574 000 000	215 614
16	Dänemark:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1893	2 070	222 000 000	107 200
	zusammen und Durchschnitt		264 238	77 276 000 000	292 448

Digitized by Google

Laufende Nummer	Länder und Bahngruppen	Zeit auf die die Angabe des Anlagekapitals sich bezieht	Länge	Anlagekapital im ganzen (runde Millionen)	Anlagekapital für 1 km
			km	ℳ	
	II. Übrige Erdteile.				
1	Verein. Staaten von Amerika	30. Juni 1901	317 354	49 090 000 000	160 616
2	Canada	30. „ 1901	29 435	4 380 000 000	148 793
3	Chile (Staatsbahnen) . . .	31. Dez. 1898	2 213	316 000 000	140 454
4	Britisch-Ostindien	31. „ 1901	40 825	4 669 000 000	114 376
5	Algier und Tunis	31. „ 1899	3 567	550 000 000	153 225
6	Kolonie Neu-Süd-Wales . .	30. Juni 1901	4 578	794 000 000	173 488
7	„ Südaustralien . .	30. „ 1901	2 794	268 000 000	96 059
8	„ Viktoria	30. „ 1900	5 178	809 000 000	156 299
9	„ Queensland . . .	30. „ 1901	4 507	414 000 000	91 780
10	„ Westaustralien . .	30. „ 1900	2 180	140 000 000	64 154
11	„ Tasmanien	31. Dez. 1900	706	75 000 000	105 729
12	„ Neuseeland . . .	31. März 1900	3 670	341 000 000	100 897
13	Argentinien	1898	15 627	2 094 000 000	135 532
14	Java	1893	977	124 000 000	135 718
15	Japan	31. März 1901	6 203	581 000 000	93 711
16	Kapkolonie	31. Dez. 1901	3 435	458 000 000	133 443
	zusammen und Durchschnitt	—	443 249	65 103 000 000	146 877

Digitized by Google

Zur Berechnung der auf die Eisenbahnen der Erde annäherungsweise verwendeten Anlagekosten sind in der Übersicht 2 in derselben Weise, wie dies in den Vorjahren geschehen, Angaben über die in verschiedenen Ländern auf die Eisenbahnen verwendeten Geldbeträge zusammengestellt und zwar getrennt für Eisenbahnen in Europa und in außereuropäischen Ländern. Diese Trennung ist notwendig, weil der überwiegende Teil der Eisenbahnen in Europa in der gesamten Anlage weit sorgfältiger ausgeführt und wesentlich besser mit Doppel- und Nebengleisen, Sicherheitseinrichtungen, Betriebsmitteln usw. ausgestattet ist, als die Eisenbahnen in den außereuropäischen Ländern. Die durchschnittlichen Kosten eines Kilometers Bahnlänge in Europa ergeben sich danach zu 292 448 ℳ, für die außereuropäischen Länder zu 146 877 ℳ. Die Kosten für die am Schlusse des Jahres 1901 in Europa im Betrieb gewesenen Eisenbahnen ergeben sich danach zu

290 816 × 292 448 = ... 85 048 557 568 ℳ

und für die Eisenbahnen in den außereuropäischen Ländern zu

525 939 × 146 877 = ... 77 248 342 503 „

zusammen Anlagekapital der Eisenbahnen der Erde am Schluss des Jahres 1901 . . . . . 162 296 900 071 ℳ,

oder rund $162^1/_2$ Milliarden Mark.

Eine Rolle von Zwanzigmarkstücken, die diesen Betrag enthielte, würde eine Länge von etwa 11 300 km haben, und zur Verladung dieses Betrages, ebenfalls in Zwanzigmarkstücken, würden etwa 6 500 Eisenbahnwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit erforderlich sein.

Digitized by Google

Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen zwischen Manchester und Liverpool und der Manchester Seeschiffkanal.

Von

Dr. Bindewald, Hauptmann a. D. in Königsberg i. Pr.

Mit einer Übersichtskarte. [1])

(Schluß.)[2])

V. Der Manchester Seeschiffkanal.

f) Der Kanal und seine Wettbewerber von 1897 bis 1901.

Wie dargetan, waren, ganz abgesehen vom ersten Jahr, auch das zweite und dritte Jahr des Kanalbetriebes den Erwartungen der Unternehmer nicht gerecht geworden. Vorsichtigere Berechnungen hatten dagegen die volle Entwicklung des Kanalverkehrs erst auf einen späteren Zeitraum, auf das siebente Jahr nach der Eröffnung, also auf 1900, gelegt; da sollte der Wasserweg nach Überwindung seiner Kinderjahre seine volle Anziehungskraft ausgeübt haben und zu einem rentabeln Unternehmen geworden sein. Sehen wir, wieweit diese Berechnungen innerhalb der fünfjährigen Zeitspanne von 1897 bis 1901 in Erfüllung gegangen sind.

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß auf die Entwicklung und den Bestand des großen überseeischen Handels mit der gesammten Welt eine ganze Reihe von Faktoren sich mehr oder weniger stark und einflußreich geltend machen, die von vornherein noch nicht einmal mit annähernder Berechnung festzustellen sind. Den günstigen Konjunkturen stehen stets schlechte Zeiten gegenüber. So hier während jener Zeitspanne der namentlich um die Wende des Jahrhunderts zeitweise allgemeine Rückgang des atlantischen Güterverkehrs, so Hungersnot und Pest in Indien, der südafrikanische Krieg, der lähmend auf manchen Zweigen des Handels

---

[1]) Die Karte befindet sich hinter S. 748 des Archivs für Eisenbahnwesen 1902.

[2]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 249.

Digitized by Google

lastete und in dessen Verlauf von der Regierung eine Anzahl von Dampfern beider Häfen für Truppentransporte gechartert wurde, damit für den Verkehr verloren ging; ferner die Kohlenteuerung in Lancashire, die viele Schiffe leer von Manchester zurückgehen ließ, daher infolge ausbleibender Rückfracht manchen Verkehr vom Kanal abwendete; das zeitweise Auftreten des gelben Fiebers in New-Orleans und Galveston; Überschwemmungen in Spanien mit ihren Rückschlägen auf den Handel in Früchten, der allgemeine zeitweise Hochstand der Frachten mit seiner für Manchester als Holzhafen besonders empfindlichen Rückwirkung auf die Holzsendungen, so der allgemeine Rückgang der amerikanischen Baumwolleneinfuhr des Jahres 1899; der zeitweise Niedergang des Frachtenverkehrs des ganzen Lancashiregebiets in Baumwolle und Manufakturwaren, der sich stark auf den Verkehr des Bridgewaterkanals fühlbar machte; endlich Streiks, deren einer im Töpfergewerbe allein den Handel Runcorns um 60 000 t schädigte u. v. a. Allerdings litten mehr oder weniger unter derartigen Rückschlägen beide Konkurrenten, Manchester und Liverpool, wie sie auch umgekehrt im wesentlichen gleichmäßig aus günstigen Konjunkturen Gewinn zogen.

So mag denn auch eine Zusammenstellung des Ein- und Ausfuhrverkehrs der Hauptwaren[1]) beider Häfen nach Anzahl und Wert das klarste Bild gewähren, wie weit es Manchester im Laufe dieser Jahre gelungen ist, seinem Rivalen Liverpool und den Eisenbahnen Verkehr abwendig zu machen und diesen selbst zu übernehmen.

Hier steht wiederum die Einfuhr der Rohbaumwolle weitaus in erster Reihe. Die Unternehmer hatten, wie erinnerlich sein wird, nicht weniger als rund 600 000 t für den Kanal in Anspruch genommen. Die folgende Tabelle zeigt, wie weit oder vielmehr in wie geringem Umfange sich diese Hoffnungen verwirklicht haben.

Rohbaumwolleneinfuhr in Tonnen und Wert

		1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool	Tonnen .	648 249	809 218	592 724	592 524	646 022
	Wert in £	27 049 703	29 068 925	22 643 908	31 181 635	33 169 637
Manchester	Tonnen .	74 429	97 624	92 526	143 820	118 648
	Wert in £	3 221 966	3 452 269	3 695 160	7 643 088	6 259 773

[1]) Diese wie die folgenden Zahlen der Güterbewegung sind durchweg entnommen der offiziellen Statistik: Annual Statement of the Trade of the United Kingdom with Foreign Countries and British Possessions 1901.

Digitized by Google

Wie schon hervorgehoben, mußte die Kanalgesellschaft zu nachhaltigem Wettbewerb sich einen Anteil an den amerikanischen Baumwollensendungen sichern. Das war allerdings, aber doch nur sehr allmählich und nicht ohne erheblichen Rückschlag, den das Jahr 1901 brachte, gelungen, während an der geringeren Einfuhr ägyptischer Baumwolle Manchester verhältnismäßig bedeutend beteiligt war. Auf Grund der amtlichen Berichte, die den wochenweisen Baumwollenimport in die englischen Häfen auch nach ihrer Herkunft angeben, stellt hier der Manchester Guardian folgende Statistik zusammen:

	1899		1900		1901	
	Ballen	%	Ballen	%	Ballen	%
Amerikanische Baumwolle.						
Liverpool	2 054 254	89	2 230 240	83	2 452 596 [1]	86
Manchester	265 463	11	448 870	17	390 613	14
zusammen . .	2 319 717	100	2 679 110	100	2 843 209	100
Ägyptische Baumwolle.						
Liverpool	282 582	74	219 502	63	187 562	65
Manchester	100 224	26	129 391	37	99 840	35
zusammen . .	392 806	100	348 893	100	287 392	100

So war die Baumwolleneinfuhr Manchesters innerhalb dieses Jahrfünfts nach anfänglichen Schwankungen gestiegen, ja hatte einschließlich nennenswerten Zuwachses an amerikanischer Baumwolle im Jahre 1900 gegen das Vorjahr um über 50 000 t zugenommen, war dagegen dann im Jahre 1901 fast genau um 25 000 t zurückgegangen, während in letzterem Jahre wiederum die Liverpooler Einfuhr um über 53 000 t gewonnen hatte. Somit scheint der Höhepunkt der Einfuhr dieses wertvollsten Gutes für Manchester überschritten zu sein; denn fast die ganze in jenen Jahren nach Manchester eingeführte Baumwolle ist direkt von den Spinnern gekauft, während fast alle durch Kaufleute, also zum Weiterverkauf nach England und dem Auslande eingeführte Rohbaumwolle wie früher in Liverpool gelandet und gelagert

[1] Außerdem hatte Liverpool 1901 noch 160 953 Ballen brasilianischer, ostindischer und verschiedener anderer Baumwolle eingeführt.

Digitized by Google

worden ist. Es ist damit in weiterer Folge bestätigt, was jene Gegner des Manchester Seekanals bei den Parlamentsverhören aussagten: eine Anzahl von Spinnern in der nächsten Umgebung von Manchester werde einigen Baumwollenverkehr auf dem Kanal entwickeln, dieser könne und werde aber höchstens 200 000 t betragen. Tatsächlich gingen aber 1900 nur 143 870 t, 1901 sogar nur 118 648 t über den Kanal, also annähernd der fünfte Teil der von den Unternehmern s. Zt. für den Kanal in Anspruch genommenen Anzahl.

Die Berechnung, daß Manchester, und zwar ganz vornehmlich durch Einsetzung der im Verhältnis zur Gesamtseereise der Güter verschwindend kurzen (35 Meilen) Wasser- statt Eisenbahnbeförderung und der daraus hervorgehenden ganz geringen Verbilligung, imstande sein werde, eine für diesen gewaltigen, seit reichlich einem Jahrhundert in bestimmten Bahnen sich bewegenden Handel nachhaltige Verschiebung herbeizuführen, hat getrogen. Einen greifbaren Vorteil boten Kanal und Hafen von Manchester eben nur jenen Spinnereien, die im Frachtfuhrbereich (7 Meilen) von Manchester lagen, insofern hier für die Baumwolle der Umschlag vom Seeschiff auf die Eisenbahn erspart wurde.

Die Lage Liverpools am Meer, seine verhältnismäßig wohlfeilen Küsten- und überseeischen Schiffsgelegenheiten im Verein mit seinen vorzüglich eingerichteten, immerhin auch verbilligten Eisenbahnverbindungen nach dem Innern Lancashires, insbesondere den Spinnorten, vor allem aber der gewohnte Gang des Handels sicherten Liverpool als Baumwollenmarkt noch immer unbedingt die führende Rolle und lassen dem Baumwollenmarkt Manchesters, der sich unter rühriger Beihilfe der Baumwollenvereinigung in Manchester seit Jahren aufgetan und langsam entwickelt hat, nach Ansicht maßgebender Kreise kaum Aussicht auf einen mehr als lokalen Erfolg. Jedenfalls hat bislang der Liverpooler Hafen, im Verein mit den Eisenbahnen und rege unterstützt von den Schiffahrtsverbänden, sich den wertvollen Baumwollenverkehr im ganzen erhalten — es ist dem Manchester Kanal nicht gelungen, ihm diesen in nennenswertem Umfange abspenstig zu machen, zumal natürlich Liverpool und sein starker, weit ausgebreiteter Baumwollenhandel, verkörpert in der Liverpooler Baumwollenvereinigung, alles aufbieten, jenen Markt nicht aufkommen zu lassen, um sich den eigenen möglichst unbeeinträchtigt zu bewahren. Es wurde schon darauf hingewiesen, in wie hohem Maße Stadt und Hafen von Liverpool die Erhaltung des Baumwollenmarkts als eine Lebensfrage betrachten, die durch jedes Erstarken des Marktes von Manchester berührt wird. So erweist denn auch die früher so konservative Verwaltung des Mersey Dock- und Hafenamts weiterhin allen Wünschen des Handels ein früher nicht gekanntes Wohlwollen, wie sie denn auch

Digitized by Google

fortfährt, in unablässiger Fürsorge teilweise sehr kostspielige Erweiterungs- und Verbesserungsbauten des Hafens durchzuführen. Andererseits die gleiche Rührigkeit der gutgeleiteten Manchester Hafen-Gesellschaft, die aber ungeachtet aller Anstrengungen noch immer vornehmlich an dem Mangel ständig verkehrender Dampfschiffslinien leidet. Nur allmählich sind gerade für die Beförderung der Rohbaumwolle einige neue Dampfer gelaufen, deren Einfluß ja auch in den obigen Einfuhrmengen zum Ausdruck gelangte; andererseits aber stießen bis in die neueste Zeit unausgesetzt unternommene Versuche, Dampfschiffsbesitzer zur Einrichtung neuer Linien nach Manchester zu bewegen, wenn nicht durchweg auf direkte Ablehnung, so doch auf ein Hinzögern, das in seiner Wirkung jedenfalls ungefähr auf eine solche herauskommt. Es fehlt eben augenscheinlich, vollends in Hinsicht auf die großen Kapitalien, die in solche Unternehmungen gesteckt werden müssen, noch immer an dem notwendigen Vertrauen; aber, wie es scheint, nicht nur der Schiffsbesitzer, sondern überhaupt der beteiligten Kreise. Diese sind — vermutlich doch wohl auf Grund reiflicher Erwägung — ungeachtet aller Appelle an den Patriotismus, immer noch nicht zu einem Zusammenschluß in großem Stile zu bewegen, um Manchester und seinem Hafen die nötige Unterstützung zu gewähren.

Weiter hatten die Unternehmer auch auf nicht unbedeutenden Verkehr von Wolle gerechnet, während von der Opposition entgegengehalten war, daß es nur drei große Wollmärkte in England gäbe: London, Liverpool und Hull, daß aber, falls die Einrichtung eines Wollmarktes geplant werde, die Kanalgesellschaft sich auf die Ausführung des Baues großer kostspieliger Lagerhäuser gefaßt machen müsse. Die Unternehmer wieder hatten auf die Verbilligung des Transports durch den Kanal hingewiesen. Natürlich war auch hier der Plan, den Handel Liverpools anzubohren. Wie weit das gelungen, zeigt die hier folgende Tabelle. Wohl war im Jahre 1896 die vorher ganz geringfügige Einfuhr auf über 3 Millionen lbs,[1]) im Jahre 1897 sogar auf über $4^1/_2$ Millionen lbs im Werth von rund 173 000 £ gestiegen, doch trat in den letzten Jahren wieder ein bedeutender Rückgang ein. Dazu kam für Manchester nur Schaf- und Lammwolle in Betracht, während Liverpool noch mancherlei Wolle: Alpaka, Vicuña, Lama- sowie Ziegen- usw. Wolle, so an diesen letzteren Arten allein in 1901 im Werth von 863 155 £ einführte.

---

[1]) 1 lb = 453,6 g. — 1 t = 20 cwt = 2240 lbs = 1016 kg.

Digitized by Google

Einfuhr von Schaf- und Lammwolle.

		1898	1899	1900	1901
Liverpool	lbs	80 877 868	77 694 198	73 971 377	101 963 561
	Wert in £	2 406 038	2 353 259	2 293 918	2 746 519
Manchester	lbs	476 910	204 259	217 671	1 304 951
	Wert in £	20 315	14 716	14 326	44 331

Im Jahre 1901 führten außerdem in England an Wolle ein: London 478 226 548 lbs Schaf- und Lammwolle im Werte von 15 142 051 £ sowie an Ziegen- usw. Wolle 1 870 809 lbs im Werte von 99 327 £ und Hull 45 707 907 lbs Schaf- und Lammwolle im Werte von 1 703 340 £. Damit ergaben sich trotz des letztjährigen Steigens der Manchester Wolleinfuhr für die Zukunft kaum gute Aussichten, denn natürlich boten jene Häfen ihrerseits alles auf, sich ihre Einfuhr zu erhalten, vollends Hull, für dessen Absatzgebiet ja Manchester direkter Rivale von Westen her war.

Der wichtigen Rolle, welche für Manchester und Liverpool die Getreide- und Mehleinfuhr spielte, ist bereits gedacht worden. Man wird sich erinnern, daß Manchester ungefähr 950 000 t Getreide für den Kanal in Anspruch genommen, die dieser dem auf rund 2 000 000 t geschätzten Import Liverpools abwenden sollte. Tatsächlich gestaltete sich, das sei hier vorweg genommen, das Verhältnis für die beiden letzten Jahre folgendermaßen:

Gesamt-Getreideeinfuhr

Liverpool	1900	1901	Manchester	1900	1901
Tonnen	2 210 808	2 269 647	Tonnen	219 196	211 2[illegible]
Wert in £	13 827 306	14 388 873	Wert in £	1 348 569	1 341 089

Im einzelnen hat sich die Einfuhr für beide Häfen während des Jahrfünfts von 1897 bis 1901 wie folgt gestaltet, wobei festzustellen ist, daß in Gerste, Bohnen, Hafermehl und Hafergrütze, Mais und indischem Kornmehl, deren Werte für Liverpool allein im Jahre 1901 immerhin 328 188 £, 162 485 £, 193 407 £, 92 958 £, also insgesamt 777 038 £ betrugen, Manchester überhaupt keine nennenswerten Einfuhrmengen aufwies.

Digitized by Google

		1897	1898	1899	1900	1901
Weizen.						
Liverpool	cwt[1]) . .	19 769 240	20 889 190	22 489 438	20 525 870	22 297 110
	Wert in £	7 426 846	8 185 645	7 459 594	6 984 944	7 363 936
Manchester	cwt . . .	597 380	962 900	1 607 800	2 665 400	2 872 100
	Wert in £	212 237	388 336	539 971	910 681	948 162
Hafer.						
Liverpool	cwt . . .	558 200	525 860	577 960	729 720	841 300
	Wert in £	325 228	381 083	438 796	382 634	328 188
Manchester	cwt . . .	149 600	174 400	157 950	354 700	314 400
	Wert in £	36 076	39 443	42 950	94 505	91 144
Erbsen.						
Liverpool	cwt . . .	459 120	583 293	504 428	453 372	379 570
	Wert in £	114 500	175 680	164 520	148 630	133 747
Manchester	cwt . . .	26 470	20 460	53 262	123 500	89 550
	Wert in £	7 051	9 252	25 068	51 861	49 177
Mais oder indisches Korn.						
Liverpool	cwt . . .	15 277 700	15 406 400	17 679 000	15 825 220	14 734 600
	Wert in £	2 483 662	2 911 967	3 574 315	3 587 310	3 570 467
Manchester	cwt . . .	771 300	1 462 000	1 063 500	1 194 800	900 800
	Wert in £	125 198	296 241	225 646	270 132	233 218
Weizen- und Feinmehl.						
Liverpool	cwt . . .	3 673 475	4 596 900	5 225 850	4 250 211	4 920 680
	Wert in £	1 972 850	2 517 310	2 539 381	2 099 116	2 314 724
Manchester	cwt . . .	285 720	141 130	54 520	45 520	47 920
	Wert in £	157 862	84 971	28 951	21 390	19 388

Wie ersichtlich, war die Weizeneinfuhr über den Kanal ziemlich gleichmäßig, 1901 allerdings nur unwesentlich, an Umfang und Wert gestiegen, dagegen die von Weizen- und Feinmehl bis auf das letzte Jahr

[1]) 20 cwt = 1 Tonne.

Digitized by Google

in dem wieder eine geringe Zunahme zu verzeichnen war, bedeutend gefallen, während die der anderen Getreidearten mehr oder weniger Schwankungen unterworfen gewesen, jedenfalls aber durchweg in 1901 zurückgegangen war. Einen derartigen Rückgang wies die Einfuhr Liverpools in 1901 nicht durchweg, wohl allerdings auch in einigen Kornarten auf, jedenfalls war er im ganzen aber an Umfang und Wert, wenn auch nicht bedeutend, gestiegen. Unter allen Umständen hatte Liverpool seine alte Stellung als Verteilungshafen von Getreide für die umliegenden Bezirke gewahrt, Manchester seine Hoffnungen nach dieser Richtung nicht verwirklicht.

An lebendem Vieh kam für Manchester während jenes gleichen Zeitraums nach der amtlichen Statistik nur Rindvieh und zwar Bullen, Ochsen, Kühe und Kälber in Betracht, während Liverpool außer jenem nach unbedeutenden Schwankungen in den Vorjahren 1901 noch 249 789 Schafe und Lämmer im Werte von 374 925 £ eingeführt hatte. Allerdings war des letzteren in 1900 auf 12 521 Stück angewachsene Pferdeeinfuhr in 1901 auf 5 786 Stück im Werte von 194 173 £ zurückgegangen, jedoch nicht infolge der Konkurrenz Manchesters, das überhaupt keine nennenswerte Pferdeeinfuhr hatte.

Für die einzelnen Jahre ergaben sich folgende Einfuhrmengen und Werte in Rindvieh:

		1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool	Stück . .	280 797	255 261	248 058	224 661	243 860
	Wert in £	4 824 201	4 254 275	4 134 408	4 053 887	4 285 606
Manchester	Stück . .	3 542	6 623	8 759	15 090	14 063
	Wert in £	52 243	96 295	155 157	236 848	211 535

Im übrigen hatten die Unternehmer, wie ausgeführt, stark darauf gerechnet, daß Manchester nicht nur für Getreide vermöge seiner günstigen Lage in und an einem so bedeutenden Industriebezirk ein Verteilungshafen von Lebensmitteln im großen Stile werden würde. Diese Hoffnung hat getrogen. Hatte sich der Verkehr mit lebendem Vieh, wie ersichtlich, immerhin nur schwach entwickelt, so war der in den ersten Jahren allen Berechnungen zum Trotz in geringem Umfange über den Kanal gegangene Handel mit gefrorenem australischen sowie gesalzenem und gepökeltem amerikanischen Fleisch allmählich fast ganz zurückgegangen. Hier seien nur für 1901 die Einfuhrmengen beider Häfen wiedergegeben, die sich für Manchester gegen die Vorjahre überwiegend als die günstigsten darstellen, obschon gering, wie sie sind, sie kaum wesentliche Aussicht auf

Digitized by Google

fernere Erfolge bieten. Liverpool hat, das scheint zweifellos, auch diesen wichtigen Handel bisher festgehalten, zumal es in allen den folgenden Waren, von ganz unbedeutenden Schwankungen abgesehen, innerhalb des letzten Jahrfünfts bis 1901 eine fortwährende Zunahme aufweist.

Einfuhr 1901 in Tonnen:	Liverpool	Manchester
Schinken und Speck	230 273	700
Rindfleisch, frisch und gesalzen	143 766	2 215
Anderes Fleisch, gesalzen und frisch	9 446	1
Büchsenfleisch, ungesalzen	9 729	1 146
Frisches Hammelfleisch	46 637	—
Schweinefleisch, frisch und gesalzen	20 760	—
Schmalz	47 912	4 461
Geflügel im Wert von £	8 454	121

Die hier verzeichneten nach Liverpool 1901 eingeführten Mengen stellen einen Wert von 21 562 832 £ dar.

Einen einigermaßen nennenswerten Handel in Rohgemüse hatte Manchester in bescheidener Zunahme nur in Zwiebeln, deren Einfuhrwert in 1901 43 975 £ betrug, während Liverpool diese im Wert von 251 950 £ einführte; an Kartoffeln führte im selben Jahr Liverpool 399 312, Manchester 79 233 cwt. ein. An Reis, Reismehl, Sago und Sagomehl und anderen gleichartigen Substanzen betrug der Einfuhrwert Liverpools über $1^1/_2$ Millionen, der Manchesters noch nicht $^1/_4$ Million £.

Auch der s. Zt. für Manchester erwartete Früchtehandel hat im letzten Jahrfünft nicht nur keinen nennenswerten Fortgang genommen, sondern ist weiter zurückgegangen, mit einziger Ausnahme der Apfelsinen, deren Einfuhr sich nach einigen Schwankungen der vorhergehenden Jahre in 1901 auf 17 934 t im Werte von 146 357 £ erhob, damit aber noch nicht die von 1895 erreichte. Liverpool wiederum führte 1901 nicht weniger als 76 668 t Apfelsinen im Werte von 700 943 £ ein, wie denn sein ungeheurer Handel an Johannisbeeren, Feigen, Rosinen, Äpfeln, Bananen, Weintrauben, Zitronen, Limonen, Nüssen und anderen Früchten im Jahr 1901 einen Wert von 3 065 336 £ und damit gegen die Vorjahre einen nicht unbeträchtlichen Zuwachs aufwies.

Wie erinnerlich sein wird, hatten die Unternehmer für den Kanal eine Zuckereinfuhr von über 100 000 t in Anspruch genommen, die in der Hauptsache zu zwei Dritteln der s. Zt. rund 300 000 t betragenden Einfuhr Liverpools abwendig gemacht werden sollten. Das war auch im siebenten Jahre noch nicht gelungen, immerhin war die Zuckereinfuhr

Digitized by Google

Manchesters von Jahr zu Jahr, wenn auch langsam gestiegen und erreichte 1901 ein wenig über 43 000 t. Hier sei dieselbe zu der Londons und Liverpools, den größten Zuckermärkten Englands, in Vergleich gesetzt.

Zuckereinfuhr in Tonnen und Werten in £.

		1897	1898	1899	1900	1901
London . .	Tonnen .	548 243	554 585	580 612	593 029	613 445
	Wert in £	5 454 014	5 640 243	6 217 913	6 516 938	6 364 944
Liverpool .	Tonnen .	331 084	375 534	327 968	345 239	379 830
	Wert in £	2 977 357	3 564 778	3 333 337	3 542 704	3 578 668
Manchester	Tonnen .	34 945	38 523	41 548	42 037	43 228
	Wert in £	397 892	453 694	509 609	542 228	524 332

Wenn auch nicht annähernd in dem berechneten Maße, so hatte sich der schon in den ersten Jahren aufgetretene Handel mit Holz im Hafen von Manchester rege weiter entwickelt. Allerdings waren auch hier in den letzten Jahren Schwankungen in der Einfuhr eingetreten und ihr ganzer Mehrwert an gehauenem und geschnittenem Holz in 1901 betrug gegenüber dem von 1897 207 415 £. Insgesamt stellte sich die Einfuhr dieser Hölzer für beide Häfen folgendermaßen:

	1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool: Wert in £	2 358 555	2 045 480	2 325 519	2 644 792	2 223 165
Manchester: Wert in £	574 369	521 315	728 227	891 993	775 784

Dazu kamen an verarbeitetem Holz, Möbeln, Haus- und Tischlerwerk, sowie Stabholz — dieses führte Manchester allerdings nur in ganz geringem Umfange ein:

	1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool: Wert in £	784 485	803 938	886 012	1 335 669	1 232 981
Manchester: Wert in £	23 753	23 842	34 722	25 047	26 769

Wie schon in den ersten beiden Jahren war der Handel Manchesters mit Materialien der Papierfabrikation und mit Papier rüstig weiter geschritten, hatte allerdings in 1901 gegen das Vorjahr in ersterem Artikel

Digitized by Google

nicht unbedeutend abgenommen, übertraf aber immerhin den Liverpools fast um das Dreifache und in Papier um ein Drittel. Der Wert in £ der Gesamteinfuhr in beiden Zweigen ergibt folgendes Verhältnis:

	1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool: Wert in £	342 768	353 444	345 267	363 115	421 340
Manchester: Wert in £	707 826	727 437	781 674	1 100 261	945 959

Dagegen waren Einfuhr und Wert der chemischen Fabrikate und Produkte, die, wie erwähnt, übrigens zu nicht geringem Teile nach Runcorn gingen, innerhalb der Jahre 1897 bis 1900 ungefähr gleich geblieben, waren aber dann in 1901, und zwar letztere um rund 32 000 £, — 109 424 £ gegen 141 882 £ — gewichen, während der Einfuhrwert Liverpools bei diesen Gütern in 1900 einen Rückgang, dagegen in 1901 wieder einen Zuwachs und zwar auf 441 213 £ zeigte. So hatte hier Liverpool eine nennenswerte Überlegenheit. In beiden Häfen hatte bis 1900 die Petroleumeinfuhr stetig zugenommen — Liverpools Einfuhrwert betrug in diesem Jahre 908 843 £, der Manchesters 594 360 £ — um jedoch in 1901 in beiden Plätzen dort auf 851 447 £, hier auf 565 331 £ zurückzugehen.

Endlich mag, da von einer gewissen Bedeutung für Manchester geworden, das Verhältnis der Einfuhrwerte von Metallen und Erzen für beide Häfen für die Jahre 1900 und 1901 angeführt werden, wobei hervorgehoben sei, daß in Liverpool eine außerordentliche Menge der verschiedensten Arten dieser Erzeugnisse, in Manchester dagegen im wesentlichen nur Kupfer, Eisen, Blei und Zink eingeführt worden sind:

	1900	1901
Liverpool: Wert in £	8 090 147	7 047 932
Manchester: Wert in £	1 150 995	1 217 752

Die vorstehend angeführten Güter bilden das Rückgrat des Einfuhrhandels des jungen Hafens von Manchester; daneben suchten aber Kanal und Hafen noch eine Anzahl anderer Waren, jedoch in geringerem Umfange und Werte auf. Dagegen strömte in Liverpool, dem zweitgrößten Hafenplatze Englands, noch eine Menge von Gütern zusammen, deren Einzelwerte in ihrem dortigen Verkehr nach je mehreren Hunderttausenden und Millionen jährlich rechneten, die jedoch in Manchester überhaupt nicht oder nur vereinzelt vertreten waren; denn auch hier spielten eben

Digitized by Google

Schiffsverbindung und Markt eine entscheidende Rolle. Es seien von diesen vielen Gütern nur genannt: Kakao, Farbestoffe, Fische aller Art, Jute und verarbeitete Baumwolle, Leder, Kautschuk, die verschiedensten Sorten Öle, aus Palmen, Oliven, Nüssen usw. bereitet, Roh- und verarbeiteter Tabak, Weine u. a. m. Außerdem aber führt die amtliche Statistik für beide Häfen unter der Rubrik „Alle anderen Artikel" noch folgende Einfuhrwerte in £ einer Anzahl Einzelwaren an, deren statistischer Wert natürlich nur in der Vervollständigung der Berechnung liegt:

	1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool	3 191 054	3 003 466	2 732 624	2 184 309	2 444 336
Manchester. . . .	929 756	884 004	930 259	987 259	1 137 284

Sehr vielfach zeigt die Einfuhr beider Häfen, wie ersichtlich, in 1901 gegen das Vorjahr einen Rückgang, eine Folge zum großen Teile des allgemeinen Nachlassens der überseeischen Sendungen durch Beeinflussung mannigfacher, eingangs schon erwähnter Erscheinungen. Aber es tritt doch klar hervor, daß Manchester in diesem Jahre verhältnismäßig ungleich mehr Einbuße an seiner Einfuhr erlitten hat, als sein mächtigerer Rival, der die mancherlei Verluste an einzelnen seiner Einfuhrgüter durch Gewinne an anderen auszugleichen vermochte, vor allem indem er in 1901 seine Stellung in der Baumwolleneinfuhr in erhöhtem Maße wiedergewann. Die folgende Tabelle tut die Werte der Gesamteinfuhr beider Häfen dar:

Gesamteinfuhr im Wert in £.

	1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool	101 902 929	110 811 033	110 192 919	124 713 436	131 582 352
Manchester. . . .	8 311 878	9 163 977	10 714 369	16 159 954	14 901 401

Diese Tabelle zeigt für den Manchester Seeschiffkanal ein sehr allmähliches Steigen der Einfuhrwerte von 1897 bis 1899, ein mächtiges Emporschnellen und zwar um fast $5^1/_2$ Millionen £ in 1900 — dieses zu zwei Dritteln bewirkt durch die Mehreinfuhr jener fast 50 000 t der kostbaren Baumwolle im Werte von fast 4 Millionen £ — endlich ein Sinken der Einfuhrwerte in 1901 um $1^1/_4$ Millionen £ wiederum infolge des Rückganges der Baumwolleneinfuhr um 25 000 t. Aber auch die ganz überwiegende Menge der anderen Einfuhrgüter war nach Umfang und Wert zurückgegangen.

Digitized by Google

Anders Liverpool, dessen Gesamteinfuhrwerte in 1899 um fast drei viertel Millionen £ nachgelassen hatten und zwar sehr wesentlich durch Ausfall der Baumwolleneinfuhr, der auch 1900 noch anhielt, ja sogar sich etwas verstärkte — in beiden Jahren sicherlich in der Hauptsache durch den erfolgreichen Wettbewerb Manchesters auf diesem Gebiet. Aber dieser Wettbewerb vermochte in 1901 nicht mehr standzuhalten, ging vielmehr zunächst an Baumwolle um fast ebensoviel wieder zurück, als der des Rivalen wuchs, für dessen Einfuhr nach Umfang und Werth noch eine Menge anderer Güter mitwirkte, sodaß mit einziger Ausnahme des Jahres 1899 ein unablässiges Steigen der Werte, so in 1901 um fast 7 Millionen £ gegen das Vorjahr festzustellen ist. Tatsächlich übertrifft das Steigen der Einfuhrwerte Liverpools innerhalb dieses Jahrfünfts das Manchesters während der gleichen Zeit um fast das Fünffache. Im übrigen verhielt sich der Gesamtwert der Einfuhr Liverpools zu der Manchesters in 1900 fast wie 8 : 1, in 1901 fast wie 9 : 1. So zeigt das Jahr 1900 den Höhepunkt der Einfuhr Manchesters, herbeigeführt vornehmlich durch den Umfang der eingeführten Baumwolle. Diese, soweit innerhalb des Frachtverkehrs von Manchester verwendet, ist teils aus Ersparnis-, teils wohl auch aus patriotischen Rücksichten über den Kanal gegangen, somit direkt nach Manchester gekommen. Aber der Markt für Baumwolle ist nach wie vor Liverpool; eine schwere Enttäuschung für Manchester und die Kanalgesellschaft, da von dem steigenden oder sinkenden Verkehr dieses Gutes selbst bei schwankenden Marktpreisen der Erfolg, ja die Existenz des Unternehmens in hohem Maße abhängig erscheint. Wie erinnerlich, hatte sich das Verhältnis der Ausfuhr zur Einfuhr in den ersten Jahren günstig gestaltet. Erstere hatte sich damals schnell, wenn auch nicht in dem von den Unternehmern gehofften Umfang entwickelt, sie bestand ganz vornehmlich aus Textilfabrikaten und Maschinen. In den folgenden Jahren aber hatte sich jenes Verhältnis verschoben. Auf S. 524 folgt zunächst die Tabelle der erwähnten Hauptgüter in Werten.

Danach zeigt sich innerhalb des Jahrfünfts für Liverpool ein bedeutendes Anwachsen der Werte des wichtigsten dieser Hauptgüter, der Baumwollenstückgüter, und zwar von rund 33 Millionen £ in 1897 auf rund 42 Millionen £ in 1901, während die Ausfuhrwerte der Baumwollenstückgüter Manchesters sich ohne wesentliche Steigerung um $4^1/_2$ Millionen £ bewegen. Gleicherweise hielt sich der Ausfuhrwert des Baumwollengarns für den Kanal stets in derselben Höhe, ging übrigens sogar für Liverpool etwas zurück. Dagegen wiesen die Wollen- und Kammgarn-Stückgüter für Manchester ein stetiges Wachstum, wenn auch in bescheidenen Grenzen auf, zeigten auch für Liverpool ein nicht

Digitized by Google

Ausfuhrwert der Hauptgüter in £.

	1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool:					
Baumwollen - Stückgüter usw.	31 735 828	33 537 186	35 500 271	38 342 891	42 069 141
Baumwollen-Garn	3 213 228	2 846 172	2 554 154	2 390 493	2 668 38[illegible]
Wollen- und Kammgarn-Stückgüter	6 746 181	4 962 506	5 407 231	6 038 701	5 492 829
Maschinen und dergl.	4 605 290	4 584 833	5 080 703	5 278 959	5 210 342
Manchester:					
Baumwollen - Stückgüter usw.	4 357 787	4 228 838	4 788 020	3 844 092	4 812 199
Baumwollen-Garn	1 341 056	1 536 008	1 473 209	1 340 190	1 348 154
Wollen- und Kammgarn-Stückgüter	80 245	92 396	154 346	156 944	215 251
Maschinen und dergl.	836 090	1 230 830	1 309 206	960 320	624 760

ganz unbedeutendes Schwanken. Wesentliche Einbuße erlitt dagegen die Maschinen- usw. Ausfuhr Manchesters, während die sehr viel bedeutendere Liverpools langsam gestiegen ist. Übrigens bedeuteten, wie die folgende Statistik dartut, alle diese Werte sieben Achtel der ganzen Ausfuhr Manchesters, während sie für die Liverpools nicht zwei Drittel ausmachten. Für Manchester kamen als Ausfuhrgut hauptsächlich nur noch Kohlen in Betracht, die aber auch nicht annähernd in dem berechneten Umfang zur Ausfuhr gelangten, übrigens auch infolge der neuerdings wieder herabgesetzten Tarife nur ungemein geringen Nutzen für den Kanal abwarfen. Dagegen zeigen die folgenden großen Werte der Liverpooler Ausfuhrbewegung, in welch riesigen Mengen der Verkehr dieses Welthafens sich bewegt. So seien hier nur einige Güter noch erwähnt, deren Werte großenteils nach Millionen £ im Durchgang rechneten: Eisenbahnwagen, chemische Präparate, Töpferwaaren und Porzellan, Glas, Eisen- und Stahlwaren, verarbeitete Leinen-, Woll- und Seidenwaren, Metalle, Düngemittel, Häute und Pelze u. a. m.

Gesamtausfuhr im Werte von £.

	1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool	76 943 184	74 866 495	81 262 962	87 488 183	90 093 404
Manchester	7 408 430	7 933 542	8 609 516	7 416 873	7 929 148

Digitized by Google

So hat auch auf dem Gebiet der Ausfuhr Liverpool seine gewaltige Machtstellung bewahrt. Die vollends im Verhältnis zu einer Reihe anderer Häfen Englands nicht unbedeutenden Erfolge Manchesters scheinen wie in der Einfuhr so auch in der Ausfuhr ihren Höhepunkt — hier mit rund 8 Millionen £ — erreicht zu haben. Dagegen sind die Ausfuhrwerte Liverpools innerhalb der letzten fünf Jahre gegen die Manchesters in demselben Zeitraum um fast das Doppelte, nämlich um rund 13 Millionen gestiegen.

Die Werte der Einfuhr und Ausfuhr bilden die

Gesamtgüterbewegung nach Wert in £.

	1897	1898	1899	1900	1901
Liverpool	178 846 113	185 677 528	191 455 881	212 201 619	221 675 756
Manchester	15 720 308	17 097 519	19 323 885	23 576 827	22 830 549

Die letztere Statistik bestätigt im ganzen, was Ein- und Ausfuhr jede für sich verheißen; sie tut dar: die Entwicklung des Verkehrs im Hafen von Manchester ist an sich bedeutend, scheint aber ihren Höhepunkt erreicht zu haben, der ungeheure Handel Liverpools, in gleichmäßigem, unablässigen Steigen begriffen, erscheint im großen Zuge seiner Güterbewegung durch den Wettbewerb Manchesters nicht beeinflußt. Die Schwierigkeit der Erwerbung, namentlich aber auch der Erhaltung der Ausfuhr führte Bythell teils auf die viel kleineren Ladungen, in die die Ausfuhrgüter verteilt werden müssen, zurück, vor allem aber auf die meist um die Hälfte niedrigeren Frachten, die die Schiffahrtsverbände Liverpool gegenüber Manchester gewährten und die Spinner, Fabrikanten, auch Kaufleute von Manchester und Lancashire zum Schaden des Kanals ruhig hinnahmen, anstatt durch Verständigung sich in den Stand zu setzen, selbst den Weg, den ihre Güter nehmen sollten, zu bestimmen. Bythell stellte fest, daß Manchester mit einigen wenigen Ausnahmen, so nach Bombay und dem Persischen Golf, weder nach dem Osten, noch nach Südafrika oder Australien nennenswerte Ausfuhr habe, daß vielmehr die ungeheure Mehrzahl, vornehmlich der Baumwollenstückgüter, aber auch anderer Waren, so der Maschinen, statt über den Kanal den alten gewohnten Weg über die Eisenbahnen nach Liverpool und von dort über den Ozean nähme — lediglich eben, weil die Händler des Bezirks, die, klagt Bythell 1899, „Gott weiß es, hart genug gegen uns sind, indem sie uns hier ein paar Pfennige und dort ein paar Pfennige herauspressen", sich das gefallen lassen. Aber sicherlich, fuhr er fort, wird der Ausfuhr-

Digitized by Google

handel des Bezirks eines Tages erwachen und der Vorteile des billigsten Hafens inne werden, dessen erstklassige Dampfer seine Waren in alle Teile der Welt tragen können. Diese Hoffnung hat, wie so viele Hoffnungen der Unternehmer, bislang getrogen; es ist bezeichnend für die Sachlage, wenn zu Anfang des Jahres 1902, also im achten Jahre des Bestehens des Kanals, derselbe Direktor zur Beschwichtigung der Aktionäre nichts anderes zu sagen weiß, als „es sei eine gänzliche Täuschung zu glauben, man könne jederzeit ohne lange Anstrengungen und Vorbereitungen in große Handelslinien hineinspringen." Allerdings waren im Jahr 1900, wie die Tabelle A auf Seite 280/81 angibt, die schon für das zweite Jahr des Bestehens des Kanals in Aussicht genommenen drei Millionen Tonnen über den Kanal gegangen; aber das konnte doch nur mit beschränkter Genugtuung erfüllen, da anstatt der auf Grund der geplanten Tarife für die Gesellschaft berechneten 700 000 £ Ertrag aus dieser Tonnenmenge dieser eine Summe von nur 300000 £ zufiel. Und es war gewiß ein schwacher Trost für den Aktionär, der noch nicht einen Pfennig Dividende erhalten hatte, wenn ihm in jener schon erwähnten Versammlung vom Februar 1902 vorgehalten wurde, daß seit der Eröffnung des Kanals eine bedeutende Herabsetzung der Tarife für den Handel des ganzen Bezirks stattgefunden habe, aber gar keine Hoffnung vorhanden sei, daß die Gesellschaft jemals die s. Zt. dem Parlament vorgelegten Tarife erheben könne. Denn die beiden großen Wettbewerber hätten an ihrer Politik der Herabsetzung der Tarife und Gewährung einer großen Anzahl von Vergünstigungen bei der Fahrt über Liverpool, die ja die Benutzung der Eisenbahnen in sich schloß, festgehalten und damit die Kanalgesellschaft, deren ganzes Geschäftsprinzip ja auf Unterbietung begründet war, genötigt, mit ihren Tarifen wiederum unter denen der Konkurrenten zu bleiben. So wurde die Kanalgesellschaft von den kräftigeren Rivalen geradezu mit ihren eigenen Waffen geschlagen. War doch bis 1901 der Seeschiffkanal tatsächlich ein freier Hafen, da die Schiffseigentümer hier mit höheren Abgaben, als in Liverpool nicht belastet werden durften. Dadurch ergab sich aber wiederum, daß die Kanalgesellschaft für die von ihr geleisteten Dienste sowohl, wie für die Benutzung der von ihr erbauten Kanal- und Dockanlagen fortgesetzt eine unzulängliche Bezahlung erhielt, so unzulänglich, daß zeitweise nur schwer die Betriebs- und Unterhaltungskosten herauskamen, während eine Rentabilität großen Stiles geplant, daraufhin doch auch das ganze gewaltige Unternehmen ins Leben gerufen und in seinen Tarifen ursprünglich zugeschnitten war.

Es ist klar, daß die Konkurrenz jener beiden Rivalen des Kanals, wie schon hervorgehoben, ineinander griff. So hatte sich die Stellung der Kanalgesellschaft zu den Eisenbahngesellschaften innerhalb der

Digitized by Google

Jahre 1897 bis 1901 auch nur äußerlich gebessert, tatsächlich wurde unausgesetzt ein mehr oder weniger latenter Krieg von diesen gegen jene weitergeführt. Eine lange Reihe von Kämpfen, die bis in alle Einzelheiten vor den *Railway Commissioners* durchgefochten werden mußten, kennzeichnet diese Periode der Kanalgeschichte. Schließlich wurde von den Eisenbahnen unausgesetzt die Politik des Hinhaltens durchgeführt. Immerhin gelangte die Kanalgesellschaft Schritt für Schritt näher an ihr Ziel: die Gewährung wenigstens einiger Frachttarif- und anderer Vergünstigungen, deren andere Häfen teilhaftig waren. Es handelte sich hier sehr wesentlich um Ausnahmetarife für Beförderung von Massengütern: Getreide, Mehl, Holz usw. So waren 1897 endgültig die Durchgangstarife in langen Beratungen festgesetzt, bis zu deren Beendigung die Kanalgesellschaft noch immer an die Eisenbahngesellschaften den Unterschied gegenüber den bisherigen Tarifen fortgezahlt hatte, um ihn ihren Kunden zu ersparen — natürlich eine höchst mühsame und schon mit Rücksicht auf das damit zu beschäftigende große Personal kostspielige Arbeit. So waren — man muß sich das verwickelte englische Eisenbahntarifwesen vergegenwärtigen — bis Mitte 1897 ungefähr 18 000 Tarife nach ungefähr 1 114 Stationen festgesetzt, wie Bythell s. Zt. mit Genugtuung den Aktionären verkündete. Immerhin gelang es doch nicht durchweg, die Kanalbeförderung gegenüber der der Eisenbahnen nach allen Orten zu verbilligen, wie die folgende Tabelle (S. 528) dartut. Das hatte seinen Grund eben großenteils in diesem ganz verwickelten System der Tarifierung.

Im übrigen hinderten jene Vereinbarungen die Eisenbahngesellschaften nicht, fortgesetzt unter der Hand zu versuchen, dem Kanal den Verkehr zu entziehen. So stellten sie Kaufleuten, die eine bestimmte Menge von Waren über ihre Strecken beförderten, Bescheinigungen *(traders tickets)* aus, auf welche hin ungemein viel niedrigere Preise berechnet wurden, als im Eisenbahntarifbuch standen. Natürlich war eine derartige Politik schwer feststellbar, weit schwerer aber noch, etwas gegen sie auszurichten. Ganz besonders wurde der irische Handel, namentlich von Dublin und Belfast, durch Verbilligung der Eisenbahnfrachttarife besonders nach den Eisenbahnhäfen, wie Fleetwood u. a., gezogen, während Manchester ausgeschlossen blieb. Wenn Bythell neuerdings gelegentlich betonte, daß die Kanalgesellschaft nun mit den Eisenbahngesellschaften in voller Harmonie arbeite, so ist das mit großer Vorsicht aufzunehmen, zumal er sich an anderer Stelle wieder gegenteilig äußert. Jedenfalls kann von einem harmonischen Ineinanderarbeiten dieser beiden Verkehrsmittel bis 1901 nicht die Rede sein. Entwarf doch Bythell selbst im Februar 1902 ein kurzes, sehr bezeichnendes Bild von der Politik der Eisenbahnen gegenüber dem Kanal: „$3^1/_4$ Jahre nach Er-

Digitized by Google

Vergleich von Tarifen von den Docks von Manchester und von Liverpool in 1901.

Entfernungen von	Meilen	nach	Baumwolle sh d	Getreide sh d	Lebensmittel und Kolonialwaren sh d	Eisen sh d	Maschinen sh d	Garne in 2. Klasse sh d
	10	Ashton						
	37							
Docks von Manchester	10	Guide Bridge	6 1	3 8	5 5 u. 5 10	3 6	5 10	6 4
Liverpool	36		10 5	7 1	9 2 „ 10 10	6 3	10 10	10 10
	12	Stalybridge						
	38							
Docks von Manchester	9	Oldham	5 4	4 2	6 4 „ 7 4	3 8	6 6	6 4
Liverpool	41		9 2	7 8	10 0 „ 11 8	7 6	11 8	11 8
Docks von Manchester	8	Stockport	3 10	3 0	5 0 „ 5 5	3 1	5 5	5 10
Liverpool	36		7 2	6 3	7 11 „ 9 2	5 10	9 2	10 0
Docks von Manchester	17	New Mills	8 4	4 7	7 6 „ 8 4	4 10	9 0	7 1
Liverpool	44		10 2	7 8	9 7 „ 10 10	8 8	11 4	11 4
Docks von Manchester	61	Derby	15 0	7 11	15 0 „ 16 8	7 6	12 11	18 2
Liverpool	90		19 10	10 2	19 10 „ 21 8	9 2	17 6	22 9
Docks von Manchester	89	Birmingham	—	10 7	16 10 „ 20 4	8 4	20 4	—
Liverpool	95		—	10 7	17 6 „ 20 10	8 4	21 10	—
Docks von Manchester	76	Wolverhampton	—	9 9	14 3 „ 17 9	8 4	17 9	—
Liverpool	82		—	9 9	15 0 „ 18 4	8 4	19 3	—
Docks von Manchester	43	Bradford	15 0	6 10	11 11 „ 13 1	6 8	13 1	12 6
Liverpool	70		15 0	8 10	15 10 „ 17 6	8 9	17 6	16 8
Docks von Manchester	48	Leeds	11 5	6 10	11 11 „ 13 1	6 3	13 1	12 6
Liverpool	78		15 0	8 10	15 0 „ 16 9	8 4	17 6	16 8
Docks von Manchester	35	Halifax	10 10	6 3	10 10 „ 12 8	5 10	12 8	11 10
Liverpool	62		13 9	8 2	14 2 „ 15 9	8 4	15 10	16 7

Digitized by Google

öffnung des Kanals, also Ende Februar 1897, dauerte es, bis der kostspielige Streit mit den Eisenbahnen beendet war; darauf vergingen wiederum 2 Jahre mit Verhandlungen, deren Abschluß in der Feststellung von 40 000 Tarifen gipfelte; jeder einzelne der letzteren mußte durchgefochten werden; während dieser ganzen Zeit herrschte jenes Rückrechnungsverhältnis zwischen Kanal- und Eisenbahngesellschaft, das der ersteren nicht weniger als 40 000 £ kostete; noch in den letzten 12 Monaten — 1901 — haben unausgesetzt Beratungen zwischen den beiden leitenden Behörden stattgefunden, und es ist nahezu alles für den Kanal erreicht, was zu erreichen war — allerdings nur durch unaufhörlichen Druck von der Kanalgesellschaft."

Wenn nun jenes Frachtunterbieten der Eisenbahngesellschaften sich gewiß für deren Einnahmen geltend machte, so naturgemäß nicht minder für die der finanziell weniger leistungsfähigen Kanalgesellschaft, die ja diesen Kampf nach verschiedenen Seiten zu führen hatte. Auf diesen schwachen Punkt richtete sich ja, wie schon erwähnt, ausgesprochenermaßen die Politik der beiden Gegner, die sich, einschließlich der Schiffseigentümerverbände, geschlossen in die Hände arbeiteten. Hier trat in die Erscheinung, worauf schon oben hingewiesen wurde: nicht die höheren Leistungen, sondern die geringeren Tarife bildeten die Grundlage für das Inslebentreten und die Geschäftspraktik des Unternehmens, das dadurch gezwungen wurde, nicht die Höhe der eigenen Ausgaben, sondern die der Tarife der leistungsfähigeren Wettbewerber als Maßstab für die eigenen Tarife zu nehmen. So beklagte Bythell noch neuerdings auch den Eisenbahnen gegenüber, daß die größte Schwierigkeit nicht so sehr darin liege, Handel zu gewinnen, als vielmehr eine einigermaßen hinreichende Bezahlung für die geleisteten Dienste zu erhalten. Wenn er schließlich die Hoffnung aussprach, die „sinnlose" Konkurrenz werde aufhören, so stehe die Verwirklichung dieser Hoffnung dahin, ebenso wie die der Möglichkeit, allmählich wieder eine geringe Erhöhung der Tarife durchzuführen, wobei eine solche bis zur Höhe der von den Unternehmern geplanten Tarife ohnehin ganz ausgeschlossen blieb.

Wie schon erwähnt, läßt sich nach dem amtlich veröffentlichten Material der Umfang des Ausfalls an Verkehr, der durch den Kanal den einzelnen Eisenbahngesellschaften zugefügt ist, nicht feststellen; andererseits ist zweifellos, daß die Kanalkonkurrenz sich fühlbar gemacht hat, allerdings schon wegen der Anzahl der Gesellschaften vermutlich nicht in bedeutendem Umfang auf jede einzelne. Zuverlässigen Nachrichten zufolge ist bei einer der Eisenbahngesellschaften der Güterverkehr auf der Strecke Manchester - Liverpool in verhältnismäßig geringem Umfang zurückgegangen, hat dagegen auf anderen Linien diesen Ausfall wieder

Digitized by Google

eingeholt, sodaß die Roheinnahmen der Gesellschaft im Jahrfünft 1897 bis 1901 unablässig in mäßigem Steigen geblieben sind. Hier möge sich entsprechend den Jahren 1894 bis 1896 die folgende Statistik anschließen, deren Ergebnisse den Stand der Unternehmungen dartun sollen. Ein nennenswerter Einfluß des Wettbewerbs des Kanals von Manchester auf die Erträge dieser großen Gesellschaften erscheint auch innerhalb dieses Jahrfünfts nach sachverständigem Urteil nicht annehmbar, immerhin aber mag sich die Herabsetzung der Tarife auf dieser viel befahrenen und nach eigener Aussage des Generaldirektors selbst für die große London und Northwestern Eisenbahngesellschaft bedeutsamen Strecke fühlbar machen.

	1897	1898	1899	1900	1901
London und Northwestern Eisenbahngesellschaft:					
Gesamteinnahmen £ . .	12 678 909	13 140 984	13 603 579	13 883 529	13 901 236
Stand der Aktien:					
Stammaktien zu 100 £:					
Kurs Höchster	209¾	205½	205¾	198¾	180⅝
Kurs Niedrigster	198¾	195⅛	194¾	174¾	158½
Dividende	7⅛	7⅛	7⅛	6¼	5½
Lancashire und Yorkshire Eisenbahngesellschaft:					
Gesamteinnahmen £ . .	4 958 354	5 156 196	5 341 071	5 408 967	5 388 321
Stand der Aktien:					
Stammaktien zu 100 £:					
Kurs Höchster	156	150½	152½	147	132
Kurs Niedrigster	142	144	142	128½	103¼
Dividende	—	—	—	—	—
Manchester Kanal:					
Stand der Aktien:					
Stammaktien zu 10 £:					
Kurs Höchster	37.6	40.0	48.6	33.0	26.6
Kurs Niedrigster	17.0	17.0	32.0	21.6	16.6

Daß andererseits die Eisenbahnen so wenig, wie das Mersey Dock- und Hafenamt bis in die neueste Zeit den Wettbewerb des neuen Verkehrsmittels unterschätzten, erhellt aus der von ihnen diesem gegenüber betriebenen Politik, wie sie oben geschildert ist, geht aber vor allem auch aus der unablässig weiter geführten Aufrechterhaltung ihres Einflusses auf die Dampferlinien hervor, von deren etwaiger Gewinnung durch den Kanal für diesen so außerordentlich viel abhing.

Digitized by Google

Nach dieser Richtung hin hatte die Kanalgesellschaft kaum bedeutende Fortschritte gemacht, trotzdem ihr sogar staatliche Unterstützung, z. B. von Kanada, gewährt worden war. Der Mangel regelmäßiger Dampferlinien, der sich für die Einfuhr, wie schon hinsichtlich der Rückfracht für die Ausfuhr, von maßgebendem Einfluß erwies, blieb bis zur Gegenwart innerhalb jener Konkurrenz mit den beiden großen Verkehrsmitteln der wesentlichste Grund für die so weit hinter den Erwartungen zurückbleibende Entwicklung des Verkehrs von Manchester. Gewiß ist das Anlaufen jener *tramps* von Nutzen für einen Hafen; aber dieser ist im Hinblick auf eine stetige Entwicklung seines Handels wie auf eine stetige Zunahme seiner Einnahmen unbedingt auf den Verkehr regelmäßig anlangender und ablaufender Seeschiffe angewiesen. Nun ist es im Laufe der letzten Jahre der Kanalgesellschaft, übrigens unter Überwindung großer finanzieller Schwierigkeiten, gelungen, einen derartigen regelmäßigen Dampferdienst für Manchester, namentlich nach Amerika, dessen Handel für den Kanalverkehr maßgebend, ja eine Lebensfrage ist, aber auch nach einzelnen andern Ländern einzurichten; doch aber war und ist die Anzahl der Dampfer nicht ausreichend, zumal, wie schon oben erwähnt, im Verlauf des südafrikanischen Krieges einige von der Regierung für Truppentransporte gechartert wurden — übrigens unter günstigen Bedingungen und für die Gesellschaft schließlich gelegen, da ihr Dienst gerade während jener Zeit nach der eigenen Aussage Bythells doch nur wenig rentiert haben würde. Der Schwierigkeiten einer Gewinnung derartig regelmäßig verkehrender Dampferlinien schon im Hinblick auf die ungeheuren Kapitalien, die in ein solches Unternehmen hineingesteckt werden müssen, ist oben bereits Erwähnung getan. Es hängt eben diese Dampferfrage ganz wesentlich mit den besondern Verhältnissen des englischen Handels zusammen. Kurz zusammengefaßt, entscheidet über den Gang der Güter nicht der einzelne, weder der Kaufmann, noch der Händler oder der Schiffer, noch der Schiffseigentümer, sondern alle insgesamt machen ihren Einfluß meist natürlich zu Gunsten der gewohnten Bahnen geltend. Es überwiegt aber der der Schiffseigentümer, weil diese in Verbänden vereinigt, daher an deren Beschlüsse gebunden und gerade durch diesen Zusammenschluß den anderen Interessenten gegenüber stark und maßgebend sind. Man muß diese Verhältnisse, deren Gang aus der Schilderung dieser ersten Jahre der Geschichte des Manchester Kanals erhellt, in Berücksichtigung ziehen, um ganz die Schwierigkeiten des Unternehmens zu begreifen. Diese Schwierigkeiten sind für die Kanalgesellschaft nicht gehoben, bieten auch für die nächste Zukunft kaum Aussicht auf Hebung — sie dauern an und sicherlich nicht zum wenigsten, weil in allen beteiligten Kreisen im Hinblick auf die schwierigen finanziellen Verhält-

Digitized by Google

nisse das Vertrauen zu dem Unternehmen fehlt. Aber sie rufen auch zugleich jene Äußerungen der Opposition über diese Frage vor den Parlamentsausschüssen zu Anfang der 80er Jahre in die Erinnerung, Äußerungen, die gegenüber den hochfliegenden Versicherungen an maßgebender Stelle keine Beachtung fanden.

Wenn auch nicht in gleichem Umfang, wie in den ersten Jahren, so doch immerhin recht zahlreich, traten im nächsten Jahrfünft mit den Betriebs- und Unterhaltungskosten, die, wie aus Tabelle A (S. 280/81) ersichtlich ist und wie von Bythell wiederholt beklagt wurde, meist sehr bedeutend waren, unausgesetzt Anforderungen von Neubeschaffungen und Erweiterungen an die Kanalgesellschaft heran — sehr wesentlich unter dem Druck des Wettbewerbs, hier auch des östlichen Rivalen Hull, namentlich aber des Mersey Dock- und Hafenamts, das nach dieser Richtung in außerordentlich schnellem Tempo vorging, wozu ihm ja seine bereit gestellten Mittel umfangreich die Möglichkeit gewährten. Es soll hier nicht auf Einzelheiten des Hafens von Manchester eingegangen werden, doch sei hervorgehoben, daß das Unternehmen sich gerade in den letzten Jahren ganz gewaltig erweitert hat. Bedeutender Landkauf, dem allerdings andererseits Landtausch, auch Verkauf, aber doch nur in verhältnismäßig beschränktem Umfang gegenüberstand, wurde notwendig, neue Docks mußten gebaut werden. Letztere bedecken einschließlich 104 Acres Wasserraum und Kais von $5^1/_2$ Meilen Länge insgesamt 256 Acres. Die Ausrüstung umfaßt neben einem mächtigen Getreideelevator von großer Fassung 125 hydraulische, Dampf- und elektrische Kräne mit Hebekraft von 1 bis zu 10 Tonnen, einen Dreißigtonnenkran, 6 Pontons mit einer Tragfähigkeit von 800 t, endlich alle andern modernen Einrichtungen zu schneller Entladung und Beladung von Fahrzeugen. Die Anzahl von Lagerhäusern mußte vermehrt werden. Jetzt ziehen sich lange Reihen entlang der Docks, unterbrochen von Plätzen zur Lagerung von Holz mit einem Flächenraum von 50 Acres. Nicht weniger als 40 Meilen Eisenbahnlinien durchschneiden die Docks, während die Gesamtlänge der auf den Docks und entlang des Kanals fertig gestellten Schienenwege über 95 Meilen beträgt. Dementsprechend ist der Wagenpark der Gesellschaft. Die Verbindung mit allen dort verkehrenden Eisenbahnen ist nunmehr beendet, so können — eine wesentliche Überlegenheit gegenüber dem Liverpooler Hafen — die Güter direkt vom Seeschiff in Eisenbahnwagen übergehen und nach jeder Station des Landes befördert werden.

Naturgemäß traten schon im Hinblick auf den steigenden Wert des Grund und Bodens in der Nähe des Unternehmens fortgesetzt große Ausgaben an die Kanalgesellschaft heran. Die bedeutendsten Kosten erwachsen dieser jedoch bis in die neueste Zeit einmal durch

Digitized by Google

das unablässig notwendige Baggern, um die immer wieder drohende Versandung zu verhindern, sodann durch die Zunahme des Tonnengehalts der Seefahrzeuge. Als s. Zt. das Kanalgesetz eingebracht wurde, betrug der Gehalt der größten Seefahrzeuge 5 000 bis höchstens 6 000 Tonnen, danach wurden die Größenverhältnisse des Kanals und seiner Schleusen bemessen. Jetzt fassen die größten Seedampfer bereits bis 15 000 Tonnen und es scheint nicht ausgeschlossen, daß die Grenze für das Anwachsen des Tonnengehalts dieser Schiffe noch nicht erreicht ist. Selbstverständlich daher, daß der Manchester Seeschiffkanal, will er seiner Aufgabe gerecht werden, Dampfer größten Tonneninhalts zu tragen, entsprechend vertieft werden muß, seine Docks erweitert werden müssen. Eine kostspielige Sache! Zunächst wird die Vertiefung der Mündung des Mersey, die auf 2 100 Fuß Länge aus Felsen besteht, um 4 Fuß, d. h. von 16 auf 20 Fuß unter dem alten Docksill von Liverpool vorgenommen, daran schließt sich eine weitere Ausbaggerung bis zu einer Wassertiefe von 30 Fuß. Endlich wird eine Vertiefung des ganzen Kanallaufs um wenigstens 2 Fuß geplant, sodaß durchweg eine Mindestwassertiefe von 28 Fuß geschaffen wird, womit dann übrigens erst die Fähigkeit der Aufnahme von 12 000 t-Fahrzeugen hergestellt wird. Eine weitere Zunahme des Tonnengehalts der Seefahrzeuge wird später aber auch eine Vergrößerung der Schleusen des Kanals bedingen. Auf eine Schätzung der Kosten dieser ungeheuren Arbeiten sei, schon im Hinblick auf die fortgesetzten irrtümlichen Angaben für frühere derartige Arbeiten, hier nicht näher eingegangen; ihre Ausführung liegt zudem zum größeren Teil noch in der Zukunft. Ein Trost mag immerhin für die Kanalgesellschaft sein, daß auch die Konkurrenzhäfen, wie Liverpool, Hull u. a., zu kostspieliger Erweiterung ihrer Docks genötigt werden — allerdings dort ja natürlich nicht eine 35 Meilen lange Kanalstrecke zu vertiefen ist, auch nicht u. U. Vergrößerungen der Schleusen nötig werden. Im übrigen, stellte Bythell fest, ging diese Einführung großer Dampfer vornehmlich von den Amerikanern aus; sie mußte selbstverständlich zu einem Zurücktreten der kleineren Dampfer führen, die ja mit diesen Riesenfahrzeugen nicht konkurrieren konnten, hatte aber auch einen weiteren Niedergang der Seefrachttarife naturgemäß zur Folge. Bythell, sei hier angefügt, gab nach dieser Richtung eine Anzahl von interessanten Beispielen und bestätigte vollauf die genugsam bekannte enorme Verbilligung der Beförderung amerikanischen Getreides nach europäischen Häfen.

Von Interesse für den Umfang der laufenden Kosten dieses gewaltigen Unternehmens mag die folgende Aufzählung Bythells nur für ein halbes Jahr — 2. Halbjahr 1901 — sein. 22 395 £ sind eingesetzt für neue Anlagen und Betriebsmittel, davon als Hauptteile: 10 391 £ für Voll-

Digitized by Google

endung eines Eisenbahndoppelgleises wie dem Parlament eingereicht: 1 100 £ für Vollendung einer neuen Verbindungsstraße; 4 015 £ für drei neue Lokomotiven für Dockarbeit; 3 340 £ vier neue starke Dampfkräne zur Entladung von schweren Holzladungen aus Dampfern. Außerordentlich bedeutende Ausgaben verursachte daneben bis in die letzten Jahre, wie oben erwähnt, das unausgesetzt notwendige Baggern, so allein in den Jahren 1897 bis 1899 34 956 £, 34 092 £, 31,931 £, Verbesserungen an den Docks u. v. a. m. Andererseits hatten sich die erhofften Industrien an den Ufern des Kanals nur sehr allmählich und gegenüber den Erwartungen sehr spärlich eingefunden. Von vereinzelten Ausnahmen abgesehen, begann erst das Jahr 1898 hier einigen Wandel zu bringen. Sehr richtig wurde bemerkt, daß die Docks allein nicht den ganzen Hafen bezahlt machen können, sondern die Ufer des 35 Meilen langen Kanals verwertet werden müssen. Dazu reichten aber die Petroleum-Tanks einiger großer Gesellschaften sowie einige der Stadt Manchester nicht aus.

Mehr noch als in den ersten, hatte in diesen letzten Jahren der Bridgewater-Kanal der Gesellschaft Enttäuschungen gebracht. Der Verkehr hier erscheint bedeutenderen Schwankungen als der auf dem Seeschiffkanal unterworfen — schon infolge seiner größeren Abhängigkeit von elementaren Einflüssen. So war u. a. der Kanal im Sommer 1901 nur mit Teilladungen fahrbar, zugleich daher der Durchgangshandel mit den anderen Inlandswasserstraßen, die teilweise ganz geschlossen waren, gestört, und der Verkehr mußte auf die Eisenbahnen übergehen. Auch machten sich, da der Kanal sehr wesentlich auf den Lokalverkehr angewiesen war, die Ausfälle, 1897 in Kohlen von Worsley und Leigh, von Töpferwaren und Porzellan von Runcorn, von Salz und Chemikalien fühlbar. Aber die bedenklichste Frage war doch — wie auch Tabelle A dartut — die der unablässig wachsenden Ausgaben und gleichmäßig abnehmenden Einnahmen, denen gegenüber sich fortgesetzt ein Drängen nach Ermäßigung der Frachttarife geltend machte. Ohnehin aber waren die s. Zt. vom Parlament sehr beschnittenen Tarife, schon in Hinblick auf die hier hervortretende direkte Konkurrenz der Eisenbahnen, so niedrig, daß sie kaum irgend einen Nutzen abwarfen — nach Bythells Ansicht weder für den Kanal noch für die Eisenbahnen. Dazu gesellte sich aber für den Kanal der Übelstand der Verpflichtung fast durchweg abgabenfreier Lagerung der Güter. Tatsächlich stellte Bythell Anfang 1901 fest, daß die von der Kanalgesellschaft auf dem Bridgewaterkanal erhobenen Tarife in keinem Verhältnis zu den von ihr gewährten Leistungen standen — dieselbe Erscheinung wie beim Manchester Seeschiffkanal. Verlange man eine noch weitere Herabsetzung der Tarife, so werde die Gesellschaft die Aufgabe eines großen Teils ihres Frachtgeschäfts auf dem Kanal und eine

Digitized by Google

Einschränkung ihrer Anlagen ins Auge zu fassen haben, zumal sie nicht verpflichtet sei, Güter zu befördern; sie könne ihre bedeutende Flotte von Booten veräußern, würde dadurch große Betriebsausgaben sparen, könne andererseits den Landbesitz verpachten, dadurch Abgaben und Steuern vermeiden und den Bridgewaterkanal lediglich als abgabenbringendes Unternehmen betreiben.

g) Die finanzielle Lage der Kanalgesellschaft.

Mit der Eröffnung des Manchester Seeschiffkanals am 1. Januar 1894 für den Betrieb begann die Verpflichtung der Gesellschaft, an das Handelsamt in London halbjährliche Rechnungen einzureichen. Aus diesen Rechnungen, die von einem Bericht des Direktors, auch über den Verkehr, und des leitenden Ingenieurs über die baulichen Anlagen begleitet, der Generalversammlung der Aktionäre vorgelegt werden, sowie aus den Verhandlungen der Generalversammlung selbst sind die folgenden Angaben entnommen.

Wie erinnerlich, hatte die Gesellschaft bei Beginn des Jahres 1894, abgesehen von ungefähr einer halben Million £ bewilligter noch rund eine halbe Million £ nicht verausgabter Gelder zur Verfügung. Jedoch schon im Laufe dieses Jahres stellte sich heraus, daß die letztere Summe teils festgelegt, teils schon im voraus derart in Anspruch genommen war, daß tatsächlich nach eigener schließlicher Rechnungslegung des Generaldirektors Bythell vor den Aktionären zu Ende des Jahres nur noch ein Betrag von 34 670 £ zur Verfügung stand. Auch von dem aus der weiter unten folgenden Nettoberechnung hervorgehenden Überschuß des Jahres 1894 von 155 687 £ blieb nur eine Summe von 45 288 £ bar verwendbar, da 100 400 £ Außenstände bildeten, d. h. Gelder, die von den Verkehrstreibenden noch nicht bezahlt waren. Somit war am Ende des Jahres 1894 gegenüber den Anforderungen des kommenden Jahres, die sehr bedeutend zu werden versprachen, lediglich eine Summe von rund 80 000 £ (34 670 £ und 45 288 £) verfügbar. Aber die Gesellschaft hatte sich auch genötigt gesehen, im zweiten Halbjahr 1894, um den großen an sie herantretenden Anforderungen gerecht zu werden, den Rest der Manchester Stadtanleihe in Höhe von 506 500 £ zu erheben und zu verwenden, wie denn zu gleicher Zeit auch die während des Baues des Kanals auf Parlamentsverfügung angesammelten Einkünfte des Bridgewater Kanals in Höhe von 384 448 £, nunmehr frei geworden, in Anspruch genommen werden konnten. Nur so war die Gesellschaft im stande gewesen, ihren Verpflichtungen nachzukommen und noch mit letzterer Summe als Guthaben in das folgende Jahr hineinzugehen.

Wie schon oben ausgeführt und wie aus der nachfolgenden Rechnungslegung hervorgeht, hatte der Ausbau des Kanals, vornehmlich

das Baggern und die Durchführung der Dockausrüstung, große Summen erfordert, aber die Hauptbelastung für die Gesellschaft bildete doch das schwere Gewicht der Zinszahlungen, die, in halbjährlichen Raten zu erlegen, jährlich eine Höhe von 321 280 £ — 96 280 £ erste und zweite Anleihe, 225 000 £ Manchester Stadtanleihe — erreichten und natürlich aus den Einnahmen des Verkehrs gedeckt werden sollten. Aber doch auch erst in zweiter Reihe, denn zunächst mußten aus den letzteren die Betriebs- und Unterhaltungskosten beglichen werden. Diese waren, wie erinnerlich, auf jährlich 104 200 £ geschätzt worden, erreichten allerdings im Jahre 1894 nur eine Höhe von 78 880 £, da eine große Anzahl der hier zu führenden Ausgaben — so, wie erwähnt, das Baggern — noch auf das Konto „Bau" übernommen wurde, gingen aber schon 1895, trotzdem auch in diesem Jahre noch das Baggern unter „Bau" gebucht wurde, über jene Summe nicht unbedeutend hinaus, indem sie die Höhe von 115 328 £ erreichten. Die späteren Jahre aber forderten noch viel höhere Summen für diese Zwecke, so 1898 = 177 727 £, 1899 = 191 166 £, 1900 = 207 081 £, 1901 endlich 207 455 £.

Hier mögen die Abschlüsse der ersten drei Jahre nach jenen Rechnungen aufgeführt werden, wobei besserer Übersicht halber der Rechnungsabschluß vom 31. Dezember 1893 in seinem Endergebnis vorausgehen mag:

Rechnungsabschluß am 31. Dezember 1893.

Ausgaben:		
Bau, Landkauf und Tausch usw.	14 347 887 £	
Einnahmen:		
Aktien, Anleihen	14 897 797 „	
Bestand		549 910 £

Rechnungsabschluß für das Jahr 1894.

Ausgaben bis 31. Dezember 1894:		
a) fernere Baukosten	377 077 £	
b) Bridgewater Kanal	—	
c) Land (Kauf und Tausch)	74 035 „	
d) Ingenieur- und Vermessungskosten . .	12 320 „	
e) Parlamentskosten	1 804 „	
f) allgemeine Unkosten	20 245 „	
zusammen		485 481 £

Gesamtausgaben und Einnahmen:

Ausgaben:		
a) bis 1893	14 347 887 £	
b) im Jahre 1894	485 481 „	
zusammen		14 833 368 £

Digitized by Google

Einnahmen: a) bis 1893		14 897 625 £	
b) im Jahre 1894		506 697 „	
	zusammen		15 404 322 £
	Bestand		570 954 £

Gewinn- und Verlustrechnung.

Debet:	Zinsen für Hypotheken usw.		307 637 £
Kredit:	Vortrag aus 1893 (angesammelte Erträge des Bridgewater Kanals)	384 448 £	
	Überschuß beider Kanäle	64 916 „	
	Bankierzinsen	13 960 „	
	zusammen		463 324 £
Guthaben für das Jahr 1894			155 687 £

Rechnungsabschluß für das Jahr 1895.

Ausgaben bis 31. Dezember 1895:			
a) bis f) wie im Jahre 1894, zusammen			268 065 £

Gesamtausgaben und Einnahmen:

Ausgaben:	a) bis 1894	14 833 368 £	
	b) im Jahre 1895	268 065 „	
	zusammen		15 101 433 £
Einnahmen:	a) bis 1894	15 404 323 £	
	b) im Jahre 1895	12 „	
	zusammen		15 404 334 £
	Bestand		302 901 £

(aber eine unbezahlte Zinsenschuld von 168 750 £ an die Manchester Stadtverwaltung.)

Gewinn- und Verlustrechnung.

Debet:	Zinsen für Hypotheken usw.		321 280 £
Kredit:	Vortrag aus 1894	155 687 £	
	Überschuß beider Kanäle	65 442 „	
	Bankierzinsen	6 540 „	
	Überschuß in Manchester in Stadtverwaltungsaktien und Konsols	14 399 „	
	zusammen		242 068 £
Fehlbetrag für das Jahr 1895:[1]			79 212 £

[1]) Die Summe der nicht bezahlten Zinsen an die Stadt Manchester betrug bereits im ersten Halbjahr v. J. 112 500 £. Die Hälfte davon wurde demnächst am 3. Juli bezahlt. Die andere Hälfte stundete die Stadt auf Bitte der Kanalgesellschaft. Am Schluß des Jahres betrug die angewachsene Zinsschuld an die Stadt 168 750 £.

Digitized by Google

Rechnungsabschluß für das Jahr 1896.

Ausgaben bis 31. Dezember 1896:

a) bis f) wie im Jahre 1894, zusammen		67 346 £

Gesamtausgaben und Einnahmen:

Ausgaben:

a) bis 1895	15 101 433 £	
b) im Jahre 1896	67 346 „	
zusammen		15 168 779 £

Einnahmen:

a) bis 1895	15 404 334 £	
b) im Jahre 1896	20 „	
zusammen		15 404 354 £
Bestand		235 575 £

Gewinn- und Verlustrechnung.

Debet:

Fehlbetrag aus 1895	79 212 £	
Zinsen für Hypotheken	314 484 „	
zusammen		393 696 £

Kredit:

Bankierzinsen	8 667 £	
Überschuß der Kanäle	45 796 „	
zusammen		54 463 £
Fehlbetrag für das Jahr 1896:[1]		339 233 £

Wie ersichtlich war die Gesellschaft schon in das Jahr 1895 mit sehr geringen verwendbaren Mitteln eingetreten. Nur sehr hohe Einnahmen der nächsten Jahre hätten hier einen Ausgleich herbeiführen können. Da diese ausblieben, wurde die Gesellschaft vor die Frage gestellt, ob sie ihre Kapitalausgabe auf das äußerste einschränken sollte, um so lange als möglich ihre Zinsschulden zu zahlen, oder unter Aussetzung der Begleichung wenigstens eines Teils dieser Schuld die noch zur Verfügung stehenden Mittel und laufenden Einnahmen verwenden sollte, ihre Hafenausrüstung auf den geplanten Höchststand zu bringen, der allein sie schließlich instandsetzen könnte, namentlich mit dem gewaltigen Rivalen Liverpool weiter zu konkurrieren. Die Wahl konnte nicht zweifelhaft sein, denn ein Aufgeben der Konkurrenz hieß die Zukunft des ganzen Unternehmens aufgeben, damit aber erst recht in weiterer Folge eine fernere Zinszahlung in Frage stellen. Bereits im ersten Halbjahr 1895

[1]) Am Schlusse des Jahres waren 89 484 £ Zinsen für die erste und zweite Hypothekenschuld bezahlt, nicht aber die Zinsen an die Stadt Manchester, deren Gesamthöhe am Ende des Jahres 393 750 £ betrug.

Digitized by Google

war die Gesellschaft, wie die vorstehende Tabelle dartut, nicht imstande, am vereinbarten Termin die fällige Schuld an die Stadt Manchester zu zahlen, deren Restbetrag zu Ende dieses Jahres 168 750 £ betrug. Das Jahr 1896 besserte, wie die obige Berechnung zeigt, die Lage der Gesellschaft nicht, sondern ließ die Schuld auf 393 750 £ anwachsen.

Hier bedarf es eines kurzen Rückblickes zur Klärung der Gesamtlage. Die vom Beginn des Baues an mißliche finanzielle Lage des Unternehmens hatte sich von Jahr zu Jahr verschlimmert. Ganz abgesehen von jenen erwähnten Unregelmäßigkeiten, die während des Kanalbaues hervorgetreten waren, war die Gesellschaft, als sie die Stadt Manchester um Geldhilfe anging, nicht mit jener Offenheit verfahren, die diese fordern durfte, wenn sie helfen sollte. Es steht fest, daß schon gelegentlich der ersten Anleihe einer der Bevollmächtigten der Stadt schließlich die Übernahme aller Verantwortung für das Kanalunternehmen ablehnte, indem er die Berechnungen der Gesellschaft als „unzuverlässig" bezeichnete. Damals hatte die Gesellschaft von der Stadt eine Anleihe von insgesamt noch nicht ganz 1 000 000 £ erbeten, indem sie angab, daß diese Summe für die Ausführung der in Aussicht genommenen Werke ausreichen würde. Bei näherer Untersuchung der Stadt Manchester durch ihre Bevollmächtigten wurde die vollständige Unzulänglichkeit dieser Summe festgestellt. Statt der erbetenen einigen 900 000 £ erwiesen sich zunächst 3 000 000 £ notwendig. In welcher Weise die Berechnungen der Gesellschaft in bezug auf diese Summe aufgestellt waren, dafür ein Beispiel. Für „Dockausrüstung, Schuppen und Schienen usw." waren bis Ende Juni 1892 in Ansatz gebracht: 90 000 £. Im Februar 1894 stellte sich jedoch heraus, daß für diese angegebenen Zwecke statt 90 000 £ 279 390 £ verausgabt gewesen waren, daß aber immer noch eine lange Liste von „drängenden und unbedingt notwendigen Erfordernissen" bestand, deren Befriedigung dann bei näherer Untersuchung in der Folge auch 447 390 £ in Anspruch genommen hatte.

Jene Gesamtsumme von 3 000 000 £ sollte zum bei weitem größten Teil, wie wiederholentlich versichert war, sofort nach Vollendung des Kanals aus den Erträgen des Verkaufs von Maschinen und Land von der Gesellschaft an die Stadt zurückgezahlt werden. Eine solche Rückzahlung erfolgte nicht, statt dessen aber die erneute Bitte der Gesellschaft an die Manchester Stadtverwaltung um Bewilligung jener zweiten Anleihe im Betrage von 2 000 000 £, von der nach Vollendung des Baues ein bedeutender Überschuß der Gesellschaft zur Verfügung verbleiben sollte.

Wie erwähnt, wurde die Anleihe bewilligt — aber schon kaum ein Jahr später, im Oktober 1894, lief ein Bericht der Gesellschaft an die Stadtverwaltung ein, daß mit April 1895 die Mittel durch Bauten, Dock-

Digitized by Google

ausrüstung, Baggern usw. voraussichtlich erschöpft sein würden, ein Bericht, der, wie ersichtlich, durchaus den Tatsachen entsprach.

Noch bei Beginn des Jahres 1894 hatte Generaldirektor Bythell den Aktionären mit großer Zuversicht von der Aussicht, alle Geldverpflichtungen zu decken, gesprochen, ja, in nicht zu ferner Zeit die Herauswirtschaftung eines Überschusses in Aussicht gestellt, wie er denn auch die Entwicklung eines Verkehrs aus aller Herren Länder auf dem Kanal gesehen haben wollte. Beide Angaben entsprachen nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Bythell gründete seine erste Behauptung im wesentlichen auf die Berechnungen der Ingenieure. Er gebrauchte hier die im Laufe der Kanalgeschichte stehend gewordene Redensart, daß diese *„after having gone very carefully into the figures“* zu den besten Aussichten gelangt seien. Gerade ein Jahr später lautete die Rede an der gleichen Stelle anders: „Es wäre Wahnsinn, unsere Augen den Tatsachen zu verschließen und ich würde meine Pflicht vernachlässigen, wenn ich nicht meine Überzeugung nach dieser Richtung hin aussprechen würde.“ Der Verkehr war gering, der Ertrag verhältnismäßig noch geringer gewesen. Die Unmöglichkeit fernerer Zinszahlung stand vor der Tür, die Lage vertrug keine fernere Verschleierung, ungefähr eine Million Pfd. Lstr. stand mehr oder weniger auf dem Papier, so war die Gesellschaft nach eigenem Geständnis fast ohne Mittel. Bald aber lauteten die Berichte wieder rosig, die Ingenieure nicht nur, sondern auch verantwortliche Stellen für Neuanschaffungen usw. gaben Schätzungen ab, die der Hoffnung einer allmählichen Besserung der Lage Vorschub leisteten.

Aus jenen, von Beginn des Baues an fortgesetzten, durchaus irreführenden Berichten an die Manchester Stadtverwaltung und schön gefärbten Mitteilungen an die Aktionäre auf Grund unrichtiger Berechnungen muß den leitenden Personen des Unternehmens ein schwerer Vorwurf gemacht werden. Sie mußten klar sehen. Entweder die abschätzenden Ingenieure und Sachverständigen verstanden eben ihre Sache nicht, dann mußten sie durch andere fähigere ersetzt werden oder — und dieses Eindrucks kann man sich bei genauerer Verfolgung dieser ganzen weitverzweigten Verhandlungen, deren Teilnehmer sich vielfach zurückhielten, nicht entschlagen — man wünschte von der Leitung derartig niedrige Schätzungen und forderte stückweise, weil man bei voller Aufklärung der Sachlage und offenem Hervortreten mit dem ganzen Umfang der notwendigen Summen fürchten mußte, diese nicht zu erhalten. Das bedeutete dann aber schließlich eine Täuschung nach allen Seiten, die zutage treten mußte, wenn Verkehr und Erträge in dem gehofften Umfang ausblieben — wie das dann geschah. Wie weit am Kanal interessirte führende Kreise von Manchester, die zugleich der Stadtverwaltung

Digitized by Google

angehörten, ihre Hand hier im Spiele hatten, ist vollends für einen Außenstehenden ebenso schwer feststellbar, wie der Grad am Interesse des Zustandekommens des Kanals seitens jener 23 angeblich unparteiischen erstklassigen Geschäftsmänner — daß hier wie dort umfangreiche Interessen bestanden und im vollsten Sinne des Worts auf Kosten der Allgemeinheit und der Aktionäre begünstigt worden sind, scheint jedenfalls unleugbar. —

Aber die mißliche finanzielle Lage des Unternehmens schon in diesen ersten Jahren seines Bestehens war doch schließlich nicht sowohl eine Folge der unzureichenden Mittel, mit denen es in den Betrieb eingetreten war und dann fortgeführt werden mußte, und des ebenfalls unzureichenden Verkehrs, als vornehmlich der im Verhältnis zu den Berechnungen mangelhaften Erträge (Tabelle A S. 280/81), welche der Verkehr brachte. Diese reichten kaum aus, den Betrieb der Kanäle und die Verzinsung der ersten und zweiten Schuld zu decken. So konnte, wie erwähnt, die Schuld an die Stadt Manchester schon von 1895 an nicht voll verzinst werden, geschweige denn daß den Aktionären eine Dividende zufiel. So waren die Stadt Manchester und die Aktionäre die Leidtragenden. Auf der ersteren Schultern begann nun die Hauptlast des Kanals zu ruhen, sie sah sich genötigt, um die fehlende Verzinsung aufzubringen, eine Steuer in Form der sogenannten Manchester Ship Canal Rate zu erheben. Diese bewegte sich mit geringen Schwankungen auf der Höhe von 1 sh 1 d für jedes Pfund Sterling des steuerpflichtigen Grundeigentums jedes Hausbesitzers, von dem sie natürlich auf den Mieter abgewälzt wurde. Durchschnittlich machte sie für diesen $5^1/_2$ % seiner Miete aus. Im Anschluß an das Jahr 1895, dessen Erfahrungen die Möglichkeit einer Zinszahlung der Gesellschaft bis auf weiteres ausgeschlossen erscheinen ließ, wurde zwischen Stadt und Kanalgesellschaft vereinbart, daß letztere zunächst keine Zinsen, jedoch jährlich 50 000 £ als einprozentige Amortisationsrate zahle, wodurch nach 50 Jahren eine Tilgung der geliehenen 5 000 000 £ in Aussicht genommen wurde.

Aber auch die folgenden Jahre vermochten, wie das ja aus der obigen Schilderung der Gesamtverhältnisse der Kanalgesellschaft zu ersehen sein wird, die finanzielle Lage der Gesellschaft nicht zu bessern.

1897.

Debet:	Fehlbetrag aus 1896	339 260 £	
	Zinsen für Hypotheken	201 984 „	
	Zinsen für neue Hypotheken der Stadt Manchester	112 500 „	
	zusammen		653 744 £

Kredit:	Bankierzinsen usw.	1 151 £	
	Einkommen der Kanäle	60 128 „	
	zusammen		61 279 £
Fehlbetrag für das Jahr 1897:[1]			592 465 £

1899.

Debet:	Fehlbetrag aus 1898	803 267 £	
	Zinsen für Hypotheken	314 484 „	
	Zinsen für Hypotheken auf überschüssiges Land (neu aufgenommene Schuld von 100 000 £)	2 000 „	
	zusammen		1 119 751 £
Kredit:	Bankierzinsen	1 953 £	
	Einkommen der Kanäle	118 078 „	
	zusammen		120 031 £
Fehlbetrag für das Jahr 1899:[2]			999 720 £

Für 1901 mag noch der folgende etwas mehr ins Einzelne gehende Auszug aus den Rechnungslegungen der Nettoberechnung vorangehen:

Rechnungsabschluß für das Jahr 1901.

Ausgaben bis 31. Dezember 1901:			
a)	Baukosten	32 321 £	
b)	Bridgewater Unternehmen	1 647 „	
c)	Land (Kauf und Tausch)	286 857 „	
d)	Ingenieur- usw. Ausgaben	1 640 „	
e)	Parlamentsausgaben	443 „	
	zusammen		322 908 £

Gesamtausgaben und Einnahmen:

Ausgaben:			
a)	bis 1900	14 850 489 £	
b)	im Jahre 1901	322 908 „	
	zusammen		15 173 397 £
Einnahmen:			
a)	bis 1900	15 454 404 £	
b)	im Jahre 1901	—	
	zusammen		15 454 404 £

[1]) Am Schlusse des Jahres waren 89 484 £ Zinsen für die erste und zweite Hypothekenschuld bezahlt, dagegen nicht die Zinszahlungen an die Stadt Manchester geleistet, sodaß diese Schuld am Ende des Jahres auf 618 750 £ angewachsen war.

[2]) Am Schluß des Jahres waren bezahlt: die Zinsen für die erste und zweite Hypothek mit 89 484 £, die Zinsen für Hypothekenschuld mit 2 000 £, an Zinsen der Manchesterschuld 28 547 £, so daß diese auf 1 042 426 £ angewachsen war.

Digitized by Google

Gewinn- und Verlustrechnung.

Debet:	Fehlbetrag aus 1900	1 192 109 £	
	Zinsen für Hypotheken	316 484 „	
	Reservefonds (zum erstenmale)	2 000 „	
	zusammen		1 510 593 £
Kredit:	Bankierzinsen	11 401 £	
	Einkommen der Kanäle	126 458 „	
	zusammen		137 859 £
Fehlbetrag für das Jahr 1901:[1]			1 372 734 £

Dieser finanziellen Lage entsprechend war der Stand der Aktien. Im Januar 1901 wurden: die Stammaktien, s. Z. zu 10 £ voll einbezahlt, zu 26 sh — also 8 £ 14 sh für die Aktie unter pari —, die 5 prozentige Prioritätenaktie, ebenfalls zu 10 £ voll einbezahlt, zu 32 sh 6 d — also 8 £ 7 sh 6 d unter pari — notiert, die $3^1/_2$ prozentigen Obligationen zu 100 £ (unkündbar) standen zur selben Zeit auf 101 £, die 4 prozentigen Obligationen, ebenfalls zu 100 £ — 1914 kündbar — auf 103 £, also 1 % und 3 % über pari.

Die finanzielle Lage der Manchester Seeschiffkanalgesellschaft ist kurz zusammengefaßt folgende:

Das Kapital der Gesellschaft Ende 1901 bestand in:

a)	4 000 000 £	Stammaktien *(ordinary shares)*,
b)	4 000 000 „	5 % Stammprioritäten *(preference shares)*,
c) und d)	2 412 000 „	1. und 2. Anleihe zu $3^1/_2$ u. 4 % (1. u. 2. *Debentures*)
e)	5 000 000 „	3. Anleihe zu $4^1/_2$ % von der Stadt Manchester,
f)	100 000 „	Anleihe auf unverkauftes Terrain *(Surplus land)*,
	15 512 000 £.	

Seit Bestehen des Kanals haben Aktien a) und b) keine Zinsen bekommen; die Zinsen c) und d) — jährlich 89 485 £ — sind pünktlich bezahlt worden; die Zinsen e) — jährlich 225 000 £ — sind schon von 1895 an nicht voll bezahlt, der Rückstand betrug zu Ende des Jahres 1901 = 1 405 230 £.

Ehe zur Dividendenzahlung auf die Stammaktien geschritten werden kann, müssen die Reineinnahmen des Kanals jährlich bringen für:

c) und d)	89 485 £
e)	225 000 „
f)	2 000 „
b)	200 000 „
zusammen	516 485 £,

[1] Am Schlusse des Jahres waren bezahlt: die Zinsen für erste und zweite Hypothek mit 89 485 £, Reservefonds 2 000 £, an Zinsen für Manchester Stadtschuld 44 374 £. Letztere Schuld betrug zu Ende des Jahres 1 405 230 £.

Digitized by Google

dann aber muß auch erst noch für Verzinsung der kapitalisierten fälligen Zinsen von Ende 1901 in Höhe von 1 405 230 £ Sorge getragen sein.

Ein Blick auf die Reineinnahmen des Unternehmens der letzten fünf Jahre — Tabelle A S. 280/81 — im Verhältnis zu der rückständigen Zinsschuld, gewährt das folgende Bild:

	1897	1898	1899	1900	1901
	£	£	£	£	£
Ausgaben	186 549	177 727	191 163	207 079	207 455
Einnahmen.	204 662	236 225	264 774	290 829	309 516
Überschuß	18 113	58 498	73 611	83 750	102 061
dazu:					
Bridgewater Reineinkommen .	42 069	44 446	44 467	30 280	24 397
Reineinkommen d. Unternehmens	60 182	102 944	118 078	114 030	126 458
dagegen Schuldrückstände .	618 750	843 750	1 042 426	1 227 262	1 405 230

Die Reineinnahmen beider Kanäle, die ein Kapital von über 15½ Millionen £ verzinsen sollen, verzinsen in 1901, zu 3 % gerechnet, nur ein solches von 4 595 300 £. Vorschläge mannigfacher Art, so der Umwandlung des Unternehmens in einen Munizipal- oder anderen Trust sind gemacht worden, sie hätten auf dieser Kapitalbasis einzusetzen, doch soll hier darauf nicht näher eingegangen werden. Jedenfalls ist der Manchester Seeschiffkanal in finanzieller Beziehung ein „unleugbarer Fehlschlag" und bietet, wie schon aus der Entwicklung seines Verkehrs entnommen sein mag, in absehbarer Zeit keine Aussicht auf Änderung in günstigem Sinne, zumal nach den bisherigen Erfahrungen, angesichts dieser Lage der Kanalgesellschaft, mit nichten die Konkurrenz nachlassen, vielmehr voll einsetzen wird, um den Gegner unschädlich zu machen oder in die Gewalt zu bekommen. Es handelt sich eben, wie die gesamte Kanal- und Eisenbahnpolitik Englands dartut, in den Konkurrenzkämpfen dieser großen Verkehrsmittel um die Existenz.

Sicherlich muß für den Mißerfolg des Kanalunternehmens die Konkurrenz sehr verantwortlich gemacht werden; sicherlich aber hätte sie einem ausgesprochen wirtschaftlichen Drängen gegenüber nicht Stand gehalten. Dieses setzt sich schließlich immer durch. Aber es erwies sich auch, daß selbst bis zu einem gewissen Grade verminderte Frachtsätze für die Mehrzahl der Güter selbst auf beschränkter Strecke nicht ohne weiteres imstande sind, einen Ausgleich zwischen Eisenbahn- und Wasserbeförde-

Digitized by Google

rung herbeizuführen, selbst bei verhältnismäßig so günstigen klimatischen Verhältnissen, wie in England und dem Vorzug direkter Beförderung nach und vom Bestimmungsort. Nach dieser Richtung ist ein Vergleich der jüngsten der Eisenbahnen dieses Bezirks, der Cheshire Lines, mit dem Kanal von Interesse. Diese Eisenbahn, mit einem Kapital von rund 12 Mill. £ von jenen drei großen Eisenbahngesellschaften ins Leben gerufen, hat eine, wie schon erwähnt, viermal so lange Verkehrsstrecke, wie der mit rund $15^1/_2$ Mill. £ erbaute Manchester Kanal. Sie hatte nach zuverlässigen Nachrichten — Zahlenangaben sind in Rücksicht auf das geschäftliche Interesse hier ausgeschlossen — in den 90er Jahren langsam steigende Einnahmen und gewährt ihren Besitzern, eben jenen Gesellschaften, nächst der Über- und Zuführung von Verkehr aus diesem reichen Bezirk einen jährlichen Reinertrag, der als Überschuß zur Verteilung gelangt und eine bescheidene Verzinsung darstellt.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Manchester Kanal zu gedeihlicher Entwicklung einer Reihe von Industrien und Handelszweigen wie auch zu dem Emporblühen der Stadt Manchester in hohem Maße beigetragen hat; andererseits dürfen diese Einwirkungen, schon da sie in ihrem Umfange schwer feststellbar sind, nicht überschätzt werden. Dazu kann es für eine Stadt von dem riesigen Umfange Manchesters wohl schwerlich als ein Glück angesehen werden, wenn seine Bevölkerung sich etwa durch den Kanal und seinen Betrieb vermehrt haben sollte, zumal in England ohnehin 77 % der Bevölkerung Stadtbewohner sind, Manchester und Liverpool — und dieses muß nach dieser Richtung hin zum Vergleich herangezogen werden — aber nächst London ohnehin schon die bevölkertsten Städte der Vereinigten Königreiche sind. Das Verhältnis stellt sich nach dem neuesten Zensus folgendermaßen:

Einwohnerzahl

	Liverpool:	Manchester:
1891	629 548	505 368
1901	684 947	543 969
Zunahme in % . .	8,80	7,64.

Aber auch hinsichtlich der Steuerleistungen, soweit hier ein Vergleich überhaupt bei der Verschiedenartigkeit der Besteuerung zulässig erscheint, hat ersteres seinen Rivalen übertroffen. Es wies in 1894 rund 2 977 000 £, letzteres rund 2 875 000 £ auf, während in 1901 die runden Verhältniszahlen 3 787 000 £ und 3 395 000 £ waren, mithin hat für Liverpool eine Zunahme um 27 %, für Manchester um 18 % stattgefunden.

Kurz zusammengefaßt: Der Manchester Seeschiffkanal hat eine bedeutende Ermäßigung der Tarife für den Güterverkehr auf der Strecke

Digitized by Google

Manchester—Liverpool und teilweise darüber hinaus herbeigeführt; aber diese wirkt auf seine von Beginn bis in die neueste Zeit finanziell mißliche Lage folgenschwer zurück. Den Vorteil aus diesen Verhältnissen zieht zunächst der Handel, von einem Vorteil für das verbrauchende Publikum — etwa in Form billigerer Preise, entsprechend der verbilligten Beförderung der Waren — verlautet nichts. Der Kanal hat nur einen bescheidenen Teil der gewaltigen, hier rollenden Gütermengen übernommen, aber sicherlich nicht, wie seine Unternehmer stets in den Vordergrund gestellt hatten, einem wirtschaftlichen Bedürfnis abgeholfen — das zeigt klar der trotz aller Anstrengungen nur unzureichend gebliebene Verkehr. — Der Kanal hat daher seine wirtschaftliche Berechtigung nicht dargetan und zwar auch dann nicht, wenn durch sein Dasein die Tarife jener Strecke auf dem derzeitig niedrigen Stande erhalten bleiben, einem Stande übrigens, der nach dem eigenen Urteile des ersten Vertreters der Gesellschaft unzureichend im Verhältnis zu den Leistungen ist — vor allem aber nicht im Hinblick auf die ungeheure Überkapitalisierung des Unternehmens, das noch nicht einmal den dritten Teil des aufgewendeten Kapitals zu tragen vermag.

Für die verhängnisvolle Wirkung jener Grundsätze der englischen Verkehrspolitik, die Tarife der Verkehrsmittel durch Bestimmung von Höchstsätzen und Gewährung von Konkurrenzlinien auf einer bestimmten Höhe zu halten, ist das Schicksal dieses stolzen Kanals ein neuer Beleg. Die Kanalgesellschaft ist bisher noch nicht in die Lage gekommen, die, übrigens durch den überlegenen Liverpooler Hafen begrenzten, Höchstsätze anzuwenden; umgekehrt führt schließlich die mutig selbst unternommene Konkurrenz das Unternehmen schon im Hinblick auf seine aussichtslose finanzielle Lage früher oder später jenem von der Opposition s. Zt. vorausgesagten Schicksal entgegen, dem schon so viele seiner Vorgänger in England, zumal aber auf jener Strecke verfallen sind: der Verschmelzung mit seinen Konkurrenten oder der Aufsaugung. In jedem Falle gleiten den auf dem Gebiete des Kanal-, namentlich aber des Eisenbahnwesens, seit über anderthalb Jahrhunderten in England wirtschaftlich vergeudeten Millionen von Pfund Sterling neue Millionen nach — immer derselbe Vorgang, der im Hinblick auf die damit verbundene Aufwendung menschlicher Tatkraft und schöpferischen Wirkens eines tragischen Momentes nicht entbehrt.

Digitized by Google

Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1903.[1]

In den dem preußischen Landtag mit Allerhöchster Ermächtigung vom 23. März 1903 (No. 114 u. 115 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten) zugegangenen Gesetzentwürfen wird der Erwerb folgender Privatbahnen nach Maßgabe der mit den Gesellschaften abgeschlossenen Verträge für den Staat beantragt:[2]

1.	Ostpreußische Südbahn	242,84 km
2.	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn	149,32 „
3.	Altdamm—Kolberger Eisenbahn	178,45 „
4.	Stargard—Cüstriner Eisenbahn	192,10 „
5.	Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahn	80,72 „
6.	Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn	96,89 „
	zusammen	940,32 km.

Ferner sieht der dem preußischen Landtag mit Allerhöchster Ermächtigung vom 25. Februar 1903 vorgelegte Gesetzentwurf (No. 68 der

---

[1] Vgl. die einzelnen Jahrgänge des Archivs vom Jahre 1884 ab, zuletzt 1902 S. 253 ff.

[2] In dem Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb der Ostpreußischen Südbahn (No. 115 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten) ist neben dem vertragsmäßigen auch der zwangsweise Erwerb des Unternehmens auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 vorgesehen, weil zur Zeit der Einbringung des Gesetzentwurfes eine Einigung über die freiwillige Abtretung des Unternehmens mit der Gesellschaft noch nicht erzielt war. Da nachträglich eine Verständigung über die freiwillige Abtretung herbeigeführt ist, so sind in der obigen Darstellung die Bestimmungen des Gesetzentwurfes, die sich auf den zwangsweisen Erwerb des Unternehmens beziehen, unberücksichtigt gelassen worden.

Digitized by Google

Drucksachen des Hauses der Abgeordneten) zur Befriedigung der außerordentlichen Geldbedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung vor:[1])

I. zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes durch Herstellung neuer Eisenbahnen	72 476 000 ℳ
II. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau verschiedener Eisenbahnen	6 006 000 „

A. Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes.

I. Erwerb von Privateisenbahnen.

Für die Überlassung der im Eingang genannten Privateisenbahnunternehmungen bietet der Staat unter Übernahme der Prioritätsanleihen und sonstigen Schulden der Gesellschaften den Aktionären folgende Abfindungen:

1. Der Ostpreußischen Südbahn-Gesellschaft:

a) für je 4 Stammactien zu je 600 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 2 400 ℳ.

Hiernach sind für den Gesamtbetrag von 13 500 000 ℳ Stammaktien Staatsschuldverschreibungen über 13 500 000 ℳ auszugeben.

b) für je vier Stammprioritätsaktien zu je 600 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 2 700 ℳ sowie eine bare Zuzahlung von 57 ℳ für jede Aktie.

Es sind also für den Gesamtnennbetrag von 13 500 000 ℳ Stammprioritätsaktien Staatsschuldverschreibungen über 15 187 500 ℳ und ein Barbetrag von 1 282 500 ℳ auszugeben. Die Staatsschuldverschreibungen sollen vom 1. Januar 1903 ab verzinst werden.

Der für den Erwerb des Ostpreußischen Südbahnunternehmens zu zahlende Gesamtkaufpreis berechnet sich wie folgt:

---

[1]) Der Gesetzentwurf sieht außer den oben genannten Summen noch den Betrag von 5 000 000 ℳ zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen vor, für welchen Zweck durch verschiedene Gesetze bisher insgesamt 69 000 000 ℳ bereitgestellt worden sind. Endlich wird noch die Summe von 115 630,40 ℳ zur weiteren Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm—Kolberger Eisenbahngesellschaft durch Übernahme neuer Stammaktien gefordert. Die Bereitstellung dieser Summe ist dadurch erforderlich geworden, daß der Staat aus Anlaß der mit Allerhöchster Genehmigung vom 14. April 1902 (Gesetzsammlung S. 292) erfolgten Erhöhung des Grundkapitals der genannten Gesellschaft das ihm als Aktieninhaber erwachsene Recht auf den Bezug von 104 Stück neuer Aktien geltend gemacht hat.

Digitized by Google

zum Umtausch des gesamten Aktienkapitals in Staatsschuldverschreibungen und zur Barabfindung der Aktionäre sind erforderlich	29 970 000 ℳ
der Bestand der Ende 1901 in Umlauf befindlichen Prioritätsobligationen beträgt	16 053 700 „
die Bauschuld beträgt	3 162 893 „
zur Abfindung der Direktoren sind erforderlich	700 000 „
zusammen	49 886 593 ℳ
Demgegenüber betragen die Gesamtbauaufwendungen für das Ostpreußische Südbahnunternehmen	61 373 928 „
es sind also mehr verwendet, als der Staat zu übernehmen hat	11 487 335 ℳ.

2. Der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft:

a) für je fünf Stammaktien zu je 600 ℳ Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 2 400 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 8,40 ℳ für jede Aktie. Demnach sind für den Gesamtnennbetrag von 12 840 000 ℳ Stammaktien Staatsschuldverschreibungen über 10 272 000 ℳ und ein Barbetrag von 179 760 ℳ auszugeben;

b) für je fünf Stammprioritätsaktien zu je 600 ℳ Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 4 000 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 2 ℳ für jede Aktie. Hiernach sind für den Gesamtnennbetrag von 12 840 000 ℳ Stammprioritätsaktien Staatsschuldverschreibungen über 17 120 000 ℳ und ein Barbetrag von 42 800 ℳ auszugeben.

Die Staatsschuldverschreibungen sollen vom 1. Januar 1903 ab verzinst werden.

Der für den Erwerb des Unternehmens zu zahlende Gesamtkaufpreis stellt sich, wie folgt:

zum Umtausch des gesamten Aktienkapitals in Staatsschuldverschreibungen und zur Barabfindung für die Aktien würden erforderlich sein	27 614 560 ℳ
die Schuld des Baufonds beträgt Ende 1901	1 208 832 „
die Abfindung der Direktoren erfordert	477 000 „
zusammen	29 300 392 ℳ.
Demgegenüber sind auf das Marienburg-Mlawkaer Eisenbahnunternehmen verwendet	34 419 866 „
mithin sind mehr verwendet, als der Staat zu übernehmen hat	5 119 474 ℳ.

Digitized by Google

3. Der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft:

a) für je vier Stammaktien zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 2 700 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 6,72 ℳ für jede Aktie; hiernach sind für 6 300 Stück Stammaktien zu je 500 ℳ = 3 150 000 ℳ Staatsschuldverschreibungen über 4 252 500 ℳ und ein Barbetrag von 42 336 ℳ auszugeben;

b) für je zwei Stammaktien zu je 1 000 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 2 700 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 13,44 ℳ für jede Aktie; hiernach sind für 496 Stück Stammaktien zu je 1 000 ℳ = 496 000 ℳ (nämlich 600 Stück abzüglich der im Besitz des Staates befindlichen 104 Stück) Staatsschuldverschreibungen über 669 600 ℳ und ein Barbetrag von 6 666,24 ℳ auszugeben;

c) für je vier Prioritätsstammaktien Lit. A und B zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 2 700 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 6,72 ℳ für jede Aktie; hiernach sind für 6 300 Stück Prioritätsstammaktien Lit. A und B zu je 500 ℳ = 3 150 000 ℳ Staatsschuldverschreibungen über 4 252 500 ℳ und ein Barbetrag von 42 336 ℳ auszugeben.

Die Staatsschuldverschreibungen sollen vom 1. April 1903 ab verzinst werden.

Der für den Erwerb des Unternehmens zu zahlende Gesamtkaufpreis berechnet sich folgendermaßen:

zum Umtausch des gesamten Aktienkapitals in Staatsschuldverschreibungen und zur Barabfindung der Aktionäre sind erforderlich	9 265 938,24 ℳ
dazu die vertragsmäßige Abfindung in Staatsschuldverschreibungen für die im Besitz des Staates befindlichen Aktien	140 400,– „
und in bar	1 397,76 „
	9 407 736,– ℳ
an Prioritätsobligationen befanden sich Ende 1901/02 im Umlauf	2 731 000,– „
zur Abfindung der Direktoren sind gemäß § 8 des Vertrages erforderlich	220 000,– „
zusammen	12 358 736,– ℳ

Digitized by Google

demgegenüber betragen die Gesamtbauaufwendungen für das Altdamm-Kolberger Eisenbahnunternehmen	9 346 302,— ℳ
mithin übersteigt der Kaufpreis des Staates das verwendete Anlagekapital um	3 012 434,— ℳ
diesem Betrag steht indes noch der Wert der der Gesellschaft zum Bahnbau unentgeltlich überwiesenen Grundstücke im Betrag von	477 757,— „

gegenüber.

4. Der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft:

a) für je zwei Stammaktien B (Stammaktien) zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 1 600 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 14 ℳ für jede Aktie. Hiernach sind für den Gesamtnennbetrag von 2 500 000 ℳ Stammaktien (nämlich 3 000 000 ℳ abzüglich der im Besitz des Staates befindlichen 500 000 ℳ) Staatsschuldverschreibungen über 4 000 000 ℳ und ein Barbetrag von 70 000 ℳ auszugeben;

b) für je zwei Stammaktien A (Prioritätsstammaktien) zu je 500 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 1 400 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 12,25 ℳ für jede Aktie. Demgemäß sind für die Prioritätsstammaktien im Gesamtnennbetrag von 2 500 000 ℳ (nämlich 3 000 000 ℳ abzüglich der im Besitz des Staates befindlichen 500 000 ℳ) Staatsschuldverschreibungen über 3 500 000 ℳ sowie ein Barbetrag von 61 250 ℳ auszugeben.

Die Staatsschuldverschreibungen sollen vom 1. April 1903 ab verzinst werden.

Der für den Erwerb des Unternehmens zu zahlende Gesamtkaufpreis berechnet sich folgendermaßen:

1. zum Umtausch des gesamten Aktienkapitals in Staatsschuldverschreibungen und zur Barabfindung der Aktionäre sind erforderlich	7 631 250 ℳ
2. dazu die vertragsmäßige Abfindung auf die im Besitz des Staates befindlichen Aktien in Staatsschuldverschreibungen	1 500 000 „
und bar	26 250 „
3. an Prioritätsobligationen befanden sich Ende 1901/02 im Umlauf	5 643 000 „

Digitized by Google

4. ein Darlehn im Betrag von	597 000 ℳ
5. die Schuld des Baufonds beträgt	49 873 „
6. Das Restkaufgeld für 135 Güterwagen beträgt . . .	315 811 „
7. Abfindung der Direktionsmitglieder	340 000 „
zusammen	16 103 184 ℳ.
Demgegenüber betragen die Gesamtbauaufwendungen für das Stargard-Cüstriner Eisenbahnunternehmen .	13 352 225 „
mithin sind weniger verwendet, als der Staat zu übernehmen hat	2 750 959 ℳ
diesem Betrag steht indes noch der Wert des unentgeltlich in den Besitz der Gesellschaft übergegangenen Grund und Bodens für die Strecken Berlinchen—Arnswalde und Jädickendorf—Pyritz gegenüber, geschätzt auf	474 200 „
die staatliche Mehraufwendung ermäßigt sich dementsprechend auf	2 276 759 ℳ.

5. Der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft:

a) für je zwei Stammaktien zu je 500 ℳ Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 1 300 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 14,50 ℳ für jede Aktie; demnach sind für den Gesamtnennbetrag von 1 752 500 ℳ Stammaktien (nämlich 2 101 000 ℳ abzüglich der im Besitz des Staates befindlichen 348 500 ℳ) Staatsschuldverschreibungen über 2 278 250 Mark, und ein Barbetrag von 50 822,50 ℳ auszugeben;

b) für je zwei Prioritätsstammaktien zu je 500 ℳ Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 1 300 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 14,50 ℳ für jede Aktie. Hiernach sind für den Gesamtnennbetrag von 1 749 500 ℳ Prioritätsstammaktien (nämlich 2 099 000 ℳ abzüglich der im Besitz des Staates befindlichen 349 500 ℳ) Staatsschuldverschreibungen über 2 274 350 ℳ und ein Barbetrag von 50 735 Mark auszugeben.

Die Staatsschuldverschreibungen sind vom 1. April 1903 ab zu verzinsen.

Der für den Erwerb des Unternehmens zu zahlende Gesamtkaufpreis berechnet sich folgendermaßen:

zum Umtausch des gesamten Aktienkapitals in Staatsschuldverschreibungen und zur Barabfindung für die Aktien sind erforderlich	4 654 158 ℳ

Digitized by Google

dazu die vertragsmäßige Abfindung auf die im Besitz des Staates befindlichen Aktien in Staatsschuldverschreibungen	907 400 „
und in bar	20 242 „
	5 581 800 „
An Prioritätsobligationen waren Ende 1901/02 in Umlauf	1 557 000 „
und an schwebenden Schulden	25 000 „
zur Abfindung der Direktoren sind erforderlich . . .	320 000 „
zusammen	7 483 800 ℳ.
demgegenüber sind auf das Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahnunternehmen verwendet	7 840 656 „
mithin sind mehr verwendet, als der Staat zu übernehmen hat	356 856 ℳ.

6. Der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft:

a) für eine Aktie zu 600 ℳ: Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwerte von 1 200 ℳ und eine bare Zuzahlung von 81 ℳ für jede Aktie; demnach sind für 40 000 Stück Aktien zu je 600 ℳ im Gesamtnennbetrag von 24 000 000 ℳ, Staatsschuldverschreibungen über 48 000 000 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 3 240 000 ℳ auszugeben;

b) für eine Aktie zu 1 200 ℳ Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Nennwert von 2 400 ℳ und eine bare Zuzahlung von 162 ℳ für jede Aktie. Hiernach sind für 5 000 Stück Aktien zu je 1 200 ℳ im Gesamtnennwert von 6 000 000 ℳ, Staatsschuldverschreibungen über 12 000 000 ℳ, sowie eine bare Zuzahlung von 810 000 ℳ zu verausgaben.

Die Staatsschuldverschreibungen sind vom 1. Januar 1903 ab zu verzinsen.

Der gesamte für den Erwerb der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn zu zahlende Kaufpreis berechnet sich folgendermaßen:

zum Umtausch des gesamten Aktienkapitals in Staatsschuldverschreibungen und zur Barabfindung der Aktionäre sind erforderlich	64 050 000 ℳ
der Bestand der Ende 1901 in Umlauf befindlichen Prioritätsobligationen (Anleihescheine) betrug . . .	2 597 000 „
zur Abfindung der Direktoren sind erforderlich . . .	700 000 „
zusammen	67 347 000 ℳ

demgegenüber betragen die Gesamtbauaufwendungen
für die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn . . 32 013 017 ℳ

mithin sind weniger verwendet, als der Staat zu übernehmen hat . . . . . 35 333 983 ℳ.

Zum Umtausch der Aktienkapitalien der genannten Gesellschaften soll der Staat ermächtigt werden, Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zu dem Gesamtbetrag von 137 306 700 Mark auszugeben. Zu den baren Zuzahlungen auf die Aktien, zu den Abfindungen an die Direktoren der Gesellschaften und zur Deckung der Bauvorschüsse bei der Marienburg-Mlawkaer, der Stargard-Cüstriner und der Ostpreußischen Südbahn sind zusammen 13 057 911,24 ℳ erforderlich, welche Summe aus den Beständen der Reserve-, Erneuerungs- usw. Fonds, deren Höhe nach dem Abschluß der Jahre 1901 und 1901/02 insgesamt 15 475 445 ℳ betrug, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, gedeckt werden soll. Die verbleibenden Restbestände der genannten Fonds sollen in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten noch offenstehenden Eisenbahnkredite verwendet werden.

An unbegebenen Prioritätsobligationen befanden sich am Ende des Jahres 1901 bezw. 1901/02 im Verwahrsam der Gesellschaften:

1. 3 376 000 ℳ $3^1/_2$prozentige Prioritätsobligationen der Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahngesellschaft,
2. 93 000 ℳ 4prozentige Prioritätsobligationen der Altdamm—Kolberger Eisenbahngesellschaft.

Die Regierung wird voraussichtlich von einer Begebung dieser Prioritätsobligationen absehen, vielmehr im Falle eines Bedürfnisses die erforderlichen Mittel im Wege des Staatskredits beschaffen. In § 6 des Gesetzentwurfes wird daher die Ermächtigung zur anderen Deckung des Geldbedarfs durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen bis zur Höhe von 3 469 000 ℳ (des Nennbetrages der noch unbegebenen Prioritätsobligationen) nachgesucht.

Die Gesetzentwürfe und die ihnen beigefügten Verträge entsprechen in ihrer Fassung im wesentlichen den in früherer Zeit vorgelegten Gesetzentwürfen und Verträgen gleicher Art.

Die Verwaltung und der Betrieb der Ostpreußischen Südbahn, der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn und der Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn sollen vom 1. Januar 1903, die der Altdamm—Kolberger, der Stargard—Cüstriner und der Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahngesellschaft vom 1. April 1903 ab für Rechnung des Staates erfolgen, sodaß die Einkünfte der Bahnen schon von dem genannten Zeitpunkt ab dem Staate zufallen.

Digitized by Google

Die Übergabe der Kaufobjekte soll am 1. des zweiten auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monats — also noch im Laufe des Jahres 1903 — bewirkt werden. Zu demselben Zeitpunkt soll die Auflösung der Gesellschaften erfolgen, während der Staat verpflichtet ist, den Inhabern von Aktien der Gesellschaften den Umtausch ihrer Aktien gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten.

Da anzunehmen ist, daß die Aktien in nicht unerheblichem Umfang als feste Anlagen gedient haben, soll den Inhabern die Umwandlung der als Abfindung gewährten Staatsschuldverschreibungen durch gebührenfreie Eintragung in das für dauernde Anlagen bestimmte Staatsschuldbuch erleichtert werden, eine Maßnahme, die auch im Interesse des Staatskredits liegt.

Mit dem Erwerb der genannten Privatbahnen ist die Verstaatlichungsaktion in Preußen in der Hauptsache als abgeschlossen zu betrachten. Die vorbezeichneten Eisenbahnen stehen mit dem Staatseisenbahnnetz überall in enger Beziehung und fügen sich in seinen Betrieb auf das zweckmäßigste ein. Ihr Erwerb bildet daher eine wertvolle Ergänzung und Abrundung des bestehenden Staatsbahnnetzes. Die beiden Privatbahnen in Ost- und Westpreußen und die Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn berühren überdies die Landesgrenzen und vermitteln, zum Teil in hervorragendem Maße, den internationalen Verkehr, wodurch ihr Erwerb für den Staat noch an Bedeutung gewinnt.

Im einzelnen ist über die zu erwerbenden Bahnen aus den den Gesetzentwürfen beigefügten ausführlichen Begründungen und Denkschriften folgendes zu entnehmen:

1. Die Ostpreußische Südbahn.

Diese Bahn durchschneidet die Provinz Ostpreußen von Nordwesten nach Südosten und schiebt sich wie ein Keil zwischen die Staatsbahnen von Königsberg bis zur Landesgrenze ein. Das von der Ostpreußischen Südbahn beherrschte Gebiet umfaßt nahezu ein Fünftel der ganzen Provinz; die Strecke von Königsberg nach Rastenburg (103 km) durchschneidet ihren fruchtbarsten Teil.

Der am Nordrand der Provinz belegenen Hauptstadt Königsberg stehen für den Verkehr nach Süden außer der Ostpreußischen Südbahn nur staatliche Nebenbahnen zur Verfügung. Die als Vollbahn gebaute und betriebene Ostpreußische Südbahn erfüllt indessen die ihr hierdurch zugefallene besondere Verkehrsaufgabe nur in ungenügendem Maße. Ihre Personenzüge durchfahren die 195 km lange Strecke von Königsberg bis Prostken in $4^1/_2$—6 Stunden, nicht viel schneller, als auf Nebenbahnen gefahren werden kann. Von dem Staatsbetrieb darf eine zweckmäßigere

Digitized by Google

Ordnung des Fahrplans erwartet werden. Auch im Güterverkehr werden mancherlei Verbesserungen den Anliegern zugute kommen.

Den Verkehr mit dem wichtigen Vorhafen Pillau bedient die Ostpreußische Südbahn allein, sodaß während der geschlossenen Schiffahrt auf Haff und Pregel in den Monaten Dezember bis März auch die Staatsbahn für die zur Seeausfuhr bestimmten oder über See eingehenden Transporte auf die Vermittlung der Privatbahn angewiesen ist. Auch die immer dringlicher werdende Frage der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Königsberg hat zu der Erkenntnis geführt, daß der Zeitpunkt des staatsseitigen Erwerbes dieser Bahn ohne Schädigung wichtiger Staatsinteressen nicht mehr hinausgeschoben werden kann.

Das Unternehmen der Ostpreußischen Südbahn umfaßt die 242,84 km lange Strecke von Pillau über Königsberg, Bartenstein, Rastenburg, Lyck bis zur Landesgrenze bei Prostken. Die Bahn berührt die deutsch-russische Grenze, überschreitet sie aber nicht. Die 98,73 km lange Strecke von Korschen bis Lyck wird zweigleisig betrieben. Zum Ausbau des zweiten Gleises hat das Reich der Ostpreußischen Südbahn einen einmaligen, nicht zurückzuzahlenden Betrag von 5 662 800 ℳ überwiesen, während der Preußische Staat zum Bau der Bahn eine unter gewissen Bedingungen rückzahlbare Beihülfe von 1 159 325 ℳ gewährt hat. Hierauf sind bis jetzt zurückgezahlt 123 750 ℳ, sodaß noch 1 035 575 ℳ zu erstatten bleiben. Mit dem Erwerb der Bahn verzichtet der Staat hierauf für alle Zeiten.

Die Ostpreußische Südbahn führt zugleich für eigene Rechnung den Betrieb der domänenfiskalischen Nebenbahn von Fischhausen nach Palmnicken. Außerdem hat sie den Betrieb auf den den Kreisen Rastenburg und Sensburg gehörigen Rastenburg—Sensburger Kleinbahnen übernommen. Der Verkehr zwischen Prostken und Grajewo ist mit der Russischen Südwestbahn dahin geregelt, daß der Betrieb auf der Strecke Prostken — Grajewo durch die Ostpreußische Südbahn auf einem Gleise deutscher Spurweite und der Betrieb auf der Strecke Grajewo—Prostken durch die Russische Südwestbahn auf einem Gleise mit russischer Spurweite ausgeführt wird. Mit der Herstellung des Anschlusses an das russische Eisenbahnnetz trat die Südbahn aus dem Range einer Provinzialbahn, deren Aufgabe es war, den Verkehr der fruchtbaren Landstriche der Regierungsbezirke Königsberg und Gumbinnen mit Königsberg, dem Hauptstapelplatze der Provinz, zu vermitteln, in die Reihe der internationalen Verkehrswege ein. Die Verbindung von Brest mit Moskau einerseits und mit Kiew und Odessa andererseits erschloß der Bahn ein erhebliches Verkehrsgebiet. Ihr fiel nunmehr auch in umfassendem Maße die Aufgabe zu, die Durchfuhr zwischen dem russischen Hinterlande und den ostpreußischen Seeplätzen über ihre Linie zu vermitteln.

Digitized by Google

2. Die Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn.

Die Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn zieht den staatsseitigen Erwerb der Marienburg — Mlawkaer Eisenbahn von selbst nach sich.

Die engen Wettbewerbsbeziehungen zwischen den beiden preußischen Seeplätzen Königsberg und Danzig lassen den gleichzeitigen Staatserwerb ihrer beiden wichtigen Zufuhrlinien des internationalen Verkehrs notwendig erscheinen.

Das Marienburg—Mlawkaer Eisenbahnunternehmen umfaßt die 142,97 km lange Strecke von Marienburg über Dt.-Eylau, Montowo und Soldau bis zur preußisch-russischen Grenze bei Illowo und die 6,35 km lange Zweigbahn von Zajonskowo nach Löbau. Die Bahn berührt die deutsch-russische Grenze, überschreitet sie aber nicht.

Die Strecke Marienburg—Illowo wird zweigleisig betrieben. Zum Ausbau des zweiten Gleises hat das Reich einen einmaligen, nicht rückzahlbaren Beitrag von 5 958 000 ℳ geleistet. Die 11,73 km lange Strecke Soldau—Illowo ist von der Königlichen Eisenbahndirektion in Danzig aus Anlaß der Einführung der Staatsbahnstrecken Allenstein—Soldau—Illowo und Jablonowo—Soldau in den Bahnhof Soldau in Mitbetrieb genommen.

Die Marienburg—Mlawkaer Bahn ist zu einer Zeit gebaut, als durch die Herstellung der Thorn—Insterburger Eisenbahn durch den Staat für die Stadt Danzig die Gefahr erwuchs, von dem polnisch-russischen Hinterlande abgeschnitten zu werden. In den ersten Jahren ihres Bestehens vermittelte die Privatbahn den Verkehr der durch Fruchtbarkeit ausgezeichneten westpreußischen Kreise Thorn, Kulm, Graudenz, Marienburg, Rosenberg, Löbau, Strasburg und der anstoßenden ostpreußischen Kreise Neidenburg, Osterode, Mohrungen und Preuß.-Holland mit Danzig. Ihre Bedeutung für den Lokalverkehr schwand in dem Maße, in dem das staatliche Eisenbahnnetz in dem von ihr berührten Verkehrsgebiet erweitert wurde. Umfangreicher und wichtiger ist der Verkehr, der der Privatbahn aus Polen und Rußland zur Weiterbeförderung nach Danzig zugeführt wird. Für diesen Verkehr ist der Anschluß an die russische Weichselbahn bei dem Grenzbahnhofe Illowo von großer Bedeutung. Im Verein mit dieser Bahn stellt die Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn eine direkte Verbindung mit den reichen polnischen Distrikten Lublin und Chelm her und eröffnet für Danzig einen direkten Weg nach dem Süden Rußlands.

3. Die Altdamm—Kolberger Eisenbahn.

Durch den Erwerb dieser Bahn werden die schon bestehenden oder zur Bauausführung genehmigten Staatsbahnstrecken Gollnow—Wietstock—

Digitized by Google

Misdroy—Ostswine, Wietstock—Kammin, Kammin—Treptow nnd Labes—Regenwalde mit dem übrigen Staatsbahnnetz in unmittelbare Verbindung gebracht und eine einheitliche Verwaltung dieser Bahnen leichter ermöglicht. Der zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der Altdamm—Kolberger Eisenbahngesellschaft über die Mitbenutzung der Strecke Altdamm—Gollnow abgeschlossene Pachtvertrag befriedigt dieses Bedürfnis nicht vollkommen. Abgesehen davon, daß der Staat die erhebliche Pachtsumme von jährlich 185 000 ℳ zu zahlen hat und der Pachtvertrag der Kündigung unterliegt, ermöglicht das Pachtverhältnis naturgemäß auch nicht eine solche Freiheit in der Verfügung, wie sie zur Erreichung des oben bezeichneten Zieles notwendig ist. Außerdem kommt noch in Betracht, daß zum nicht geringen Teil die neuen Staatsbahnlinien Kammin—Treptow und Regenwalde—Labes der Altdamm—Kolberger Eisenbahn neuen Verkehr zuführen werden, der mit dem Ausbau dieser Linien zu erreichende Vorteil zum Teil also wenigstens dieser zufallen wird.

Das Altdamm—Kolberger Eisenbahnunternehmen umfaßt die 178,45 km langen Strecken von Altdamm über Gollnow, Piepenburg bis Kolberg, Piepenburg - Regenwalde und Kolberg—Köslin. Sämtliche Strecken werden als Nebeneisenbahnen betrieben.

Die Bahn ist erbaut worden, um den zwischen der Ostsee und der hinterpommerschen Eisenbahn (Stargard—Danzig) belegenen Teil Mittelpommerns an das bestehende Eisenbahnnetz anzuschließen und um zwischen den Städten Kolberg und Stettin eine direkte Schienenverbindung herzustellen. Daß die Entwicklung des Verkehrs den Erwartungen voll entsprochen hat, geht daraus hervor, daß in den letzten 5 Jahren zweimal 6 %, in den übrigen 3 Jahren nicht unter 5 % Dividende sowohl auf die Stammaktien, als auch auf die Prioritätsstammaktien verteilt werden konnten. Von dem im ganzen 6 900 000 ℳ betragenden Aktienkapitale der Gesellschaft befinden sich im Besitz der Seehandlung 104 000 ℳ, die von ihr für Rechnung des Staates erworben sind und für die demgemäß eine Abfindung in Staatsschuldverschreibungen in dem Gesetzentwurf nicht vorgesehen ist. Die bei dem Bau der Bahn vom Staate übernommenen Aktien im Betrag von 1 100 000 ℳ befinden sich nicht mehr im Besitz des Staates. Für diese mußte deshalb im Gesetzentwurf die Abfindung in Staatsschuldverschreibungen mitberücksichtigt werden.

4. Die Stargard—Cüstriner Eisenbahn.

Die Stargard—Cüstriner Bahn bedient mit ihren Verzweigungen von Jädickendorf nach Pyritz und von Glasow nach Berlinchen den Verkehr der Neumark und fügt sich in das umschließende Staatsbahnnetz auf das vorteilhafteste ein.

Digitized by Google

Durch den Bau der 98,35 km langen Eisenbahn von Stargard i. P. nach Cüstrin - Vorstadt sollte zunächst der Anschluß der Kreise Soldin und Pyritz an die an ihren Grenzen sich hinziehenden Eisenbahnen bewerkstelligt und dem lokalen Bedürfnis der von der Bahnlinie durchschnittenen, meist sehr fruchtbaren Teile der Provinzen Brandenburg und Pommern, die bis dahin abseits von der großen Verkehrsstraße lagen, Rechnung getragen werden. Einzelne größere Städte dieses Verkehrsgebiets, wie Soldin, Pyritz, Lippehne, hatten eine Entfernung von 30 bis 50 km bis zur nächsten Eisenbahnstation. Die an die Station Glasow anschließende 16,75 km lange Glasow—Berlinchener Eisenbahn wurde mit Rücksicht auf die enge Zusammengehörigkeit beider Unternehmungen angekauft. Eine weitere Vergrößerung erfuhr das Unternehmen durch den Ausbau der 30,08 km langen Zweigbahn von Berlinchen nach Arnswalde und der 46,92 km langen Zweigbahn von Jädickendorf nach Pyritz. Die somit im ganzen 192,10 km langen Linien werden durchweg nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands betrieben. Zur Zeit sind 12 Industrie- und 5 land- und forstwirtschaftliche nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Anschlußbahnen an die Stargard—Cüstriner Bahn angeschlossen. An das preußische Staatsbahnnetz ist die Bahn angeschlossen in Stargard i. P., in Cüstrin-Vorstadt, in Arnswalde und in Jädickendorf. Die gesunde Entwicklung des Verkehrs ist daraus zu ersehen, daß in den vergangenen 9 Jahren eine Dividende nicht unter 5 % auf die Stammaktien und nicht unter $4^3/_4$ % auf die Prioritätsstammaktien zur Verteilung gebracht werden konnte.

Im letzten Jahre sind sogar $6^1/_2$ % auf die Stammaktien und $5^1/_2$ % auf die Prioritätsstammaktien gezahlt worden. Von dem im ganzen 6 000 000 ℳ betragenden Aktienkapital der Gesellschaft befinden sich im Besitz des Staates 1 000 000 ℳ.

5. Die Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahn.

Diese Bahn verbindet auf dem kürzesten Wege die wichtigen schleswig-holsteinischen Hafenplätze Kiel und Flensburg und vermittelt den Verkehr der reichen landwirtschaftlichen Gebiete von Angeln und Schwansen. Durch ihren Erwerb ist zugleich die Möglichkeit gegeben, die Bahnhöfe in Kiel und Flensburg besser auszunutzen und die staatlichen Bahnhofsanlagen zweckentsprechender auszugestalten.

Der Bahnhof in Kiel gehört der Staatseisenbahnverwaltung und wird von der Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahngesellschaft mitbenutzt während der Bahnhof der Gesellschaft in Flensburg mit dem Staatsbahnhof daselbst durch ein Schienengleis verbunden ist.

Digitized by Google

Von dem im ganzen 4 200 000 ℳ betragenden Aktienkapital befinden sich im Besitz des Staates 698 000 ℳ. In den letzten drei Jahren sind auf die Stammaktien sowohl als auch auf die Prioritätsstammaktien 5 % Dividende verteilt worden.

6. Die Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn.

Der Erwerb dieser Bahn wurde zunächst durch die Rücksicht auf die schwierigen Bahnhofsverhältnisse in Dortmund veranlaßt, deren Regelung in Bau und Betrieb die Vereinigung der dort mündenden Eisenbahnen in einer Hand, in der des Staates, notwendig macht.

Auch die wechselseitige Wagenausnutzung wird nach der Verstaatlichung eine wirtschaftlichere und der Staat von der Zahlung eines Jahresbetrages an Wagenmiete von etwa 1 Million Mark befreit werden. Mitbestimmend für den Ankauf war auch der Umstand, dass die vom Staate neu erworbenen Kohlenfelder zum Teil in das Verkehrsgebiet der Privatbahn fallen, sowie die Bedeutung der Bahn für den internationalen Verkehr mit den Niederlanden.

Das Unternehmen der Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahngesellschaft umfaßt die 96,89 km lange Strecke von Dortmund über Gronau bis zur preußisch-niederländischen Grenze bei Glanerbrück. Von Gronau benutzt die Bahn denselben Bahnkörper wie die preußische Staatsbahn und ein gemeinschaftliches Gleis zum Anschluß an die niederländische Staatseisenbahn. Sie schließt in Dortmund, Dülmen und Coesfeld an die preußische Staatseisenbahn, in Gronau mit der Grenzstrecke Gronau—Glanerbrück zugleich an die niederländische Staatsbahn und an die holländische Eisenbahn an. Sie besitzt am Dortmund—Ems-Kanal bei Dortmund einen eigenen Hafen, der mit dem Bahnhof Eving in Schienenverbindung steht. Sie bildet für die an die preußische Staatsbahn angeschlossenen Kohlenzechen in vielen Fällen den kürzesten Weg nach den holländischen Provinzen Groningen und Friesland.

Nicht weniger als 34 nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Montan- und Industriebahnen sind an die nur rund 97 km lange Bahn angeschlossen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Entwicklung des Verkehrs bei der allmählichen Ausdehnung des Kohlenbergbaues nach Norden noch nicht als abgeschlossen zu betrachten ist.

Dem regen Güterverkehr hat auch das finanzielle Ergebnis der Bahn entsprochen. In den letzten drei Jahren hat die Gesellschaft 8½ % Dividende auf die Aktien verteilen können.

* * *

Digitized by Google

Durch die Verstaatlichung der genannten Bahnen erwachsen dem Staate außer den bereits erwähnten unter anderem weitere Vorteile noch dadurch, daß sich die Bahnen ohne allzu erhebliche Aufwendungen in die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung einfügen lassen. Damit entfällt die Notwendigkeit einer besonderen Verwaltung, Kassenführung und Rechnungslegung. Dadurch und durch den Fortfall der Aufsichtsräte und Generalversammlungen sowie die wirtschaftlichere Ausnutzung des rollenden Materials werden beträchtliche Ersparnisse bei den persönlichen und sachlichen Ausgaben erzielt werden.

II. Herstellung neuer Eisenbahnlinien.

Im § 1 unter I des dem preußischen Landtage mit Allerhöchster Ermächtigung vom 25. Februar 1903 vorgelegten Gesetzentwurfes[1]) sind zum Bau folgender neuer Bahnen die nachstehenden Summen eingestellt:

a) der Haupteisenbahn	
von Saarbrücken nach Bous	13 877 000 ℳ
b) der Nebeneisenbahnen	
1. von Lötzen nach Angerburg	3 030 000 „
2. von Mohrungen nach Liebemühl (Osterode i. Ostpr.)	2 380 000 „
3. von Schlachta nach Skurz (Schmentau) . .	2 450 000 „
4. von Vandsburg nach Flatow	2 700 000 „
5. von Schokken nach Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos.	8 186 000 „
6. von Birnbaum nach Samter	5 100 000 „
7. von (Birnbaum) Wierzebaum nach Schwerin a. d. Warthe	1 675 000 „
8. von Wollstein nach Grätz i. Pos.	2 380 000 „
9. von Neusalz a. O. nach Wollstein	4 650 000 „
10. von Lorenzdorf nach Sagan	2 169 000 „
11. von Friedeberg a. Queis nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Heinersdorf	632 000 „
12. von Visselhövede nach Zeven	4 031 000 „
13. von Winterberg i. Westf. nach Frankenberg i. Hessen-Nassau	4 800 000 „
14. von Usingen nach Weilmünster	2 682 000 „
15. von (Simmern) Castellaun nach Boppard . .	5 943 000 „
und	
c) für Betriebsmittel	5 791 000 „
zusammen . .	72 476 000 ℳ.

[1]) S. oben S. 547.

Digitized by Google

Die Auswahl der einzelnen Linien ist in gleicher Weise wie bei früheren Vorlagen auch unter dem Gesichtspunkt erfolgt, den zur Erschließung angrenzender Verkehrsgebiete wünschenswerten Kleinbahnen den Anschluß an das allgemeine Eisenbahnnetz zu erleichtern. Für die Provinzen Posen und Westpreußen sind besonders hohe Mittel zum schleunigen Ausbau notwendiger Bahnen vorgesehen, um die Verbindungen mit dem deutschen Hinterland zu verbessern und die deutsche Ansiedlung nach Möglichkeit zu fördern.

Die Herstellung der einzelnen Nebenbahnen ist wie bisher von einer angemessenen Beteiligung der Interessenten abhängig gemacht und demgemäß unter Berücksichtigung der aus der Bahnanlage ihnen erwachsenden Vorteile bestimmt worden, daß neben der Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben ist. Zu den Grunderwerbskosten der Linie Lötzen—Angerburg soll ein Staatszuschuß von 120 000 ℳ und zu denen der Linie Schokken—Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos. ein solcher von 286 000 ℳ gewährt werden, da die Interessenten nach den angestellten Ermittlungen zur Aufbringung der gesamten Grunderwerbskosten nicht imstande sein würden.

Die Fassung der für den Bau der einzelnen Nebenbahnen durch den Staat gestellten Bedingungen stimmt im wesentlichen mit dem Wortlaut des letzten Gesetzes überein. Insbesondere ist auch in dieser Vorlage den preußischen Beteiligten zwischen der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens und der Zahlung einer den veranschlagten Grunderwerbskosten gleichkommenden Pauschsumme die Wahl gelassen und der Staatsregierung das Recht eingeräumt, wenn als Beteiligte ausschließlich Gemeindeverbände in Betracht kommen, nötigenfalls die Pauschsumme auf diese zu verteilen.

Wegen des Anschlusses der Bahnlinie Friedeberg a. Queis—Reichsgrenze an das österreichische Eisenbahnnetz und Übernahme des Betriebes zwischen der Reichsgrenze und Heinersdorf durch die preußische Staatseisenbahnverwaltung ist mit Österreich-Ungarn unter dem 20. November 1902 ein Staatsvertrag vereinbart worden. Da nach Artikel II des Vertrages die Konzession für die Weiterführung der Bahn von der Reichsgrenze bis zum Anschluß an das österreichische Eisenbahnnetz bei Heinersdorf von der österreichischen Regierung an den Bezirksausschuß Friedland erteilt worden ist, so konnte die Kreditforderung für diese Linie auf den Bau bis zur Reichsgrenze beschränkt werden.

Über die Bedeutung der einzelnen Linien ist aus den Denkschriften der Gesetzesvorlage folgendes hervorzuheben:

Digitized by Google

Die neue Hauptbahn von Saarbrücken nach Bous soll die bestehende Hauptbahnstrecke Saarbrücken—Völklingen entlasten. Diese hat den Verkehr zwischen den verschiedenen, in den beiden Knotenpunkten Saarbrücken und Völklingen sich vereinigenden Linien allein aufzunehmen. Dazu tritt der sehr bedeutende eigene Verkehr dieser Bahnstrecke mit ihren gewerbreichen Stationen Burbach und Luisenthal. Infolge des außerordentlichen Aufschwunges, in dem der Massengüterverkehr des Saarbezirks seit Jahren begriffen ist, hat sich ihre Inanspruchnahme derart gesteigert, daß ihre Leistungsfähigkeit dem Bedürfnis in kurzer Zeit nicht mehr entsprechen wird. Zu dem stetig wachsenden Verkehr der vorhandenen Gruben und Werke wird aber in den nächsten Jahren ein weiterer beträchtlicher Verkehr treten, wenn verschiedene im Bau begriffene Schächte mit der Förderung beginnen und die erweiterten Anlagen der Hüttenwerke in Betrieb genommen werden. Einen solchen Verkehrszuwachs vermag die Strecke ohne Gefährdung der Betriebssicherheit und ohne erhebliche Störungen des Wagenumlaufs nicht mehr aufzunehmen. Es müssen daher alsbald zur Bewältigung dieses Verkehrs die nötigen Anlagen geschaffen werden. Da die Herstellung weiterer Gleise auf der bestehenden Strecke Saarbrücken—Völklingen mit Rücksicht auf die unverhältnismäßig hohen Kosten, welche der Erwerb des fast durchweg bebauten Geländes verursachen würde, ausgeschlossen ist, so erübrigt nur die Ausführung einer neuen Bahn von Saarbrücken nach Bous auf dem linken Ufer der Saar, wo die Bebauung noch nicht so weit vorgeschritten ist.

Dadurch wird zugleich ein sehr entwicklungsfähiger Teil des Industriegebiets dem Eisenbahnverkehr besser erschlossen und den hier schon vorhandenen Werken sowie den bei Fürstenhausen belegenen fiskalischen Steinkohlenbergwerken, für die zur Zeit zwei Schächte in der Ausführung begriffen sind, ein zweckmäßiger Anschluß an das Eisenbahnnetz geboten werden. Der Bergbau südlich der Saar wird an Ausdehnung gewinnen und in den Stand gesetzt werden, den gesteigerten Bedarf der Industrie des Saarbezirks besonders an Kokskohlen zu decken. Auch werden für die Errichtung neuer gewerblicher Anlagen auf dem südlichen Ufer der Saar feste Stützpunkte gewonnen und der Verkehr dieses Landstrichs mit dem gewerblichen und kommerziellen Zentralpunkt St. Johann-Saarbrücken wesentlich erleichtert werden.

Mit Rücksicht auf die Bedeutung der Bahn ist in Aussicht genommen, sie als zweigleisige Hauptbahn zu bauen.

Die neue Bahn liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 20,0 km im Regierungsbezirk Trier und berührt mit etwa 14,5 km den Kreis Saarbrücken (386 qkm, 204 000 Einwohner), mit 5,5 km den Kreis Saarlouis

by Google

(441 qkm, 90 000 Einwohner). Sie zweigt auf Bahnhof Saarbrücken von der bestehenden rechtsufrigen Hauptbahn Saarbrücken—Völklingen ab, überschreitet im Westen der Stadt Saarbrücken die Saar und wird hinter Wehrden über die Strecke Völklingen—Wadgassen der Reichsbahn überführt. Dann schwenkt sie in die Reichsbahnstrecke Wadgassen—Bous kurz vor der Saarbrücke ein, um sie bis Bahnhof Bous mitzubenutzen.

Die Baukosten sind einschließlich der vom Staate zu übernehmenden Grunderwerbskosten auf rund 693 900 ℳ für das Kilometer veranschlagt.

Die Nebenbahn von Lötzen nach Angerburg bildet eine Fortsetzung der in der Ausführung begriffenen Nebenbahn Johannisburg—Lötzen zum Anschluß an die Nebenbahn Gerdauen—Goldap. Sie soll den südöstlichen Teil der Provinz Ostpreußen weiter erschließen und eine Lücke des östlichen Staatseisenbahnnetzes ausfüllen.

Die Länge der durchweg im Regierungsbezirk Gumbinnen belegenen Bahn beträgt ungefähr 35,1 km, wovon etwa 10,1 km auf den Kreis Lötzen (894 qkm, 40 000 Einwohner) und 25,0 km auf den Kreis Angerburg (925 qkm, 35 000 Einwohner) entfallen.

Das Verkehrsgebiet umfaßt gegen 351 qkm mit rund 32 000 Bewohnern.

Das Baukapital ist ausschließlich der auf 390 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten auf 2 910 000 ℳ oder 82 900 ℳ für das Kilometer veranschlagt. Unter Hinzurechnung des Staatszuschusses zu den Grunderwerbskosten von je 60 000 ℳ für jeden der beteiligten Kreise sind daher 3 030 000 ℳ vom Staate aufzuwenden.

Die vom Bahnhof Mohrungen der Linie Maldeuten—Allenstein nach dem Bahnhof Liebemühl der Linie Elbing—Osterode geplante Nebenbahn soll das zwischen den Bahnlinien Osterode—Allenstein—Mohrungen—Maldeuten liegende Gebiet der westlichen Kreise der Provinz Ostpreußen dem Eisenbahnverkehr erschließen und in Fortsetzung der Nebenbahn Wormditt—Mohrungen eine kürzere Verbindung zwischen der Provinzialhauptstadt Königsberg und dem südwestlichen Teil der Provinz herstellen. Die neue Linie liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 20,5 km im Regierungsbezirk Königsberg und durchschneidet mit etwa 15,2 km den Kreis Mohrungen (1265 qkm, 53 000 Einwohner) und mit 5,3 km den Kreis Osterode (1553 qkm, 72 000 Einwohner). Das Verkehrsgebiet umfaßt etwa 266 qkm mit 23 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 331 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 116 100 ℳ veranschlagt.

Durch die Nebenbahn von Schlachta nach Skurz (Schmentau) soll der zwischen den bestehenden Bahnstrecken Pr. Stargard—Konitz—Laskowitz und Schmentau (früher Czerwinsk)—Pr. Stargard liegende Land-

strich der Provinz Westpreußen dem Verkehr weiter erschlossen werden. Ihre Länge beträgt ungefähr 31,3 km. Davon entfallen auf den zum Regierungsbezirk Marienwerder gehörigen Kreis Tuchel (857 qkm, 29 000 Einwohner) 3,1 km und auf den zum Regierungsbezirk Danzig gehörigen Kreis Pr. Stargard (1058 qkm, 58 000 Einwohner) 28,2 km. Das Verkehrsgebiet umfaßt etwa 350 qkm mit 14 000 Bewohnern.

Die Grunderwerbskosten sind auf 65 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 78 300 ℳ geschätzt.

Die Nebenbahn von Vandsburg nach Flatow soll das von den Bahnstrecken Konitz—Nakel—Schneidemühl—Konitz umgrenzte Gebiet dem Verkehr besser erschließen. Sie fällt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 32,2 km in den zum Regierungsbezirk Marienwerder gehörigen Kreis Flatow (1527 qkm, 66 000 Einwohner). Das Verkehrsgebiet umfaßt 300 qkm mit rund 16 000 Bewohnern.

Die Grunderwerbskosten sind auf 224 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 83 900 ℳ veranschlagt.

Die Nebenbahn von Schokken nach Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos. soll einen ausgedehnten Landstrich der Provinz Posen dem allgemeinen Verkehr besser erschließen und ihn zusammen mit der Strecke Glowno—Schokken der zur Ausführung genehmigten Linie Glowno—Janowitz in bessere Verbindung mit Posen und Bromberg bringen. Die Bahn liegt mit ihrer ganzen Ausdehnung von 103,4 km im Regierungsbezirk Bromberg. Die Länge der Strecke Schokken—Schubin beträgt ungefähr 68,2 km, wovon auf die Kreise Wongrowitz (1037 qkm, 46 000 Einwohner) 41,2 km und Schubin (915 qkm, 45 000 Einwohner) 27,0 km entfallen. Die etwa 35,2 km lange Abzweigung Gollantsch—Kolmar i. P. berührt die Kreise Wongrowitz mit 7,8 km und Kolmar (1 095 qkm, 67 000 Einwohner) mit 27,4 km. Das Verkehrsgebiet umfaßt eine Fläche von 1 180 qkm mit 66 000 Bewohnern.

Die Baukosten sind, ausschließlich der auf rund 1 176 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten, auf 7 900 000 ℳ oder rund 76 400 ℳ für das Kilometer veranschlagt. Unter Hinzurechnung des dem Kreise Wongrowitz zu gewährenden Zuschusses zu den Grunderwerbskosten im Betrag von 286 000 ℳ werden vom Staate 8 186 000 ℳ für die Bahnanlage aufzuwenden sein.

Die Nebenbahn von Birnbaum nach Samter soll den von den Strecken Birnbaum—Rokietnice, Rokietnice—Wronke und der Warthe begrenzten Landesteil wirtschaftlich erschließen und zugleich zwischen den beiden Kreisstädten Birnbaum und Samter eine abgekürzte Verbindung herstellen.

Digitized by Google

Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von 57,7 km im Regierungsbezirk Posen und berührt den Kreis Birnbaum (642 qkm, 28 000 Einwohner) mit etwa 38,9 km, den Kreis Samter (1 093 qkm, 60 000 Einwohner) mit 18,8 km.

Das Verkehrsgebiet umfaßt ungefähr 580 qkm mit rund 33 000, hauptsächlich Ackerbau treibenden Bewohnern.

Die Grunderwerbskosten sind auf 252 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 88 400 ℳ geschätzt.

Die Nebenbahn von (Birnbaum) Wierzebaum nach Schwerin a. d. Warthe, hat den Zweck, die Nebenbahnen Landsberg a. W.—Meseritz und Rokietnice—Birnbaum auf kürzerem Wege zu verbinden und den von ihr beeinflußten westlichen Grenzkreisen der Provinz Posen einen zweckmäßigeren Anschluß an die Ostbahn bei Landsberg a. W. zu gewähren. Auch wird die Verbindung des Kreises Schwerin a. W. mit der Provinzialhauptstadt Posen sich wesentlich günstiger gestalten. Die Bahn fällt mit ihrer ganzen Länge von rund 21,2 km in den Kreis Schwerin a. W. (651 qkm, 22 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Posen. Das Verkehrsgebiet umfaßt rund 170 qkm mit 17 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 65 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 79 000 ℳ veranschlagt.

Die Nebenbahn von Wollstein nach Grätz i. Pos. bildet die von vornherein ins Auge gefaßte Fortsetzung der durch das Gesetz vom 20. Mai 1902 (Gesetzsamml. S. 175) zur Ausführung genehmigten Linie Züllichau—Wollstein zum Anschluß an die Strecke Opalenitza—Grätz—Kosten. Sie hat den Zweck, einen entwicklungsfähigen Landstrich der Provinz Posen dem Verkehr zu erschließen und in Verbindung mit der Bahn Neusalz—Kontopp—Wollstein einen abgekürzten Schienenweg zwischen einem größeren Teil Niederschlesiens und der Stadt Posen herzustellen. Die Bahn fällt mit ihrer ganzen Länge von 28,4 km in den Regierungsbezirk Posen und berührt die Kreise Bomst (1 036 qkm, 60 000 Einwohner) mit etwa 21,8 km, Schmiegel (554 qkm, 34 000 Einwohner) mit 1,5 km und Grätz (429 qkm, 34 000 Einwohner) mit 5,1 km. Das Verkehrsgebiet umfaßt gegen 290 qkm mit rund 26 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 125 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 83 800 ℳ geschätzt.

Die Nebenbahn von Neusalz a. O. nach Wollstein ist gleichfalls bereits bei Aufstellung des allgemeinen Entwurfs für die durch das Gesetz vom 20. Mai 1902 (Gesetzsamml. S. 175) bewilligte Bahn Züllichau—Wollstein in Aussicht genommen worden. Sie soll zugleich — in Verbindung mit der vorgenannten Bahn Wollstein—Grätz i. P. — den Schienenweg zwischen einem größeren Teile Niederschlesiens und der Stadt Posen ab-

Digitized by Google

kürzen. Ihre Länge beträgt ungefähr 49,4 km, wovon in die zum Regierungsbezirk Liegnitz gehörigen Kreise Freistadt (876 qkm, 54 000 Einwohner) 18,0 km und Grünberg (858 qkm, 57 000 Einwohner) 15,2 km, in den Kreis Bomst (1 036 qkm, 60 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Posen 16,2 km fallen. Das Verkehrsgebiet umfaßt rund 490 qkm mit 44 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 172 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 94 100 ℳ veranschlagt.

Die vorstehend zuletzt beschriebenen sieben neuen Bahnen werden wesentlich beitragen zur Erleichterung der Besiedlung der durchzogenen Gebiete, zur besseren Verbindung der deutschen und der gemischtsprachigen Landesteile unter einander und mit den größeren Provinzialstädten. Die Stärkung des Deutschtums in den Ostmarken wird also wesentlich durch sie gefördert werden.

Die Nebenbahn von Lorenzdorf nach Sagan bildet eine Fortsetzung der Nebenbahn Siegersdorf—Lorenzdorf. Sie ist dazu bestimmt, das untere Queistal dem Bahnverkehr zu erschließen und zwischen den Strecken Sagan—Arnsdorf und Arnsdorf—Kohlfurt eine Querverbindung herzustellen. Die mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 26,2 km im Regierungsbezirk Liegnitz liegende Bahn berührt mit etwa 3,6 km den Kreis Bunzlau (1 040 qkm, 63 000 Einwohner) und mit 22,6 km den Kreis Sagan (1 111 qkm, 56 000 Einwohner). Das Verkehrsgebiet umfaßt mit Einschluß der 13 000 Einwohner zählenden Stadt Sagan rund 500 qkm mit 22 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 167 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 82 800 ℳ geschätzt.

Die Nebenbahn von Greiffenberg i. Schl. nach Friedeberg a. Queis soll zum Anschluß an die bereits im Bau begriffene österreichische Linie von Friedland i. B. bis zu der Reichsgrenze bei Heinersdorf fortgeführt werden, um einen industriell entwickelten Grenzstrich der Provinz Schlesien an das heimische Eisenbahnnetz besser anzuschließen und eine neue Verbindung zwischen Schlesien und dem nordböhmischen Industriebezirk herzustellen. Die Länge der ganz im Regierungsbezirk Liegnitz gelegenen Bahn beträgt ungefähr 7,5 km, wovon auf den Kreis Löwenberg (751 qkm, 60 000 Einwohner) etwa 4,0 km und auf den Kreis Lauban (519 qkm, 71 000 Einwohner) 3,5 km entfallen. Das Verkehrsgebiet umfaßt einschließlich der 2 600 Einwohner zählenden Stadt Friedeberg a. Qu. etwa 70 qkm mit rund 9 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 64 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 84 300 ℳ veranschlagt.

Die Nebenbahn von Visselhövede nach Zeven verbindet in Fortsetzung der Nebenbahn Hannover—Visselhövede die Station Visselhövede der Hauptbahn Langwedel—Ülzen mit der Station Rotenburg der Haupt-

bahn Bremen—Harburg und erstreckt sich darüber hinaus nach Zeven, dem Hauptort des gleichnamigen Kreises. Sie soll diesen bisher von den großen Verkehrswegen abgelegenen Kreis dem Eisenbahnverkehr erschließen und zugleich durch den Anschluß an die Nebenbahn Visselhövede—Hannover dem von ihr durchzogenen Teile der Provinz die Verbindung mit der Provinzialhauptstadt erleichtern. Ihre Länge beträgt ungefähr 48,2 km, wovon etwa 35,3 km auf den Kreis Rotenburg (816 qkm 21 000 Einwohner) und 12,9 km auf den Kreis Zeven (662 qkm, 15 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Stade entfallen. Das Verkehrsgebiet umfaßt gegen 700 qkm mit rund 24 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 294 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 83 600 ℳ geschätzt.

Die Nebenbahn von Winterberg i. Westf. nach Frankenberg in Hessen-Nassau die eine Fortsetzung der durch das Gesetz vom 20. Mai 1898 (Gesetzsamml. S. 91) zur Ausführung genehmigten Nebenbahn Nuttlar—Winterberg zum Anschluß an die Strecke Sarnau—Frankenberg—Warburg bildet, hat in erster Linie den Zweck, das in der wirtschaftlichen Entwicklung zurückgebliebene Sauerland, sowie den südlich durch die Eder begrenzten Teil der Provinz Hessen-Nassau weiter aufzuschließen und diese Landesteile auch nach Süden hin mit dem Eisenbahnnetz in Verbindung zu bringen. Auch soll sie eine weitere Verbindung der Ruhrtalbahn mit der Main—Weserbahn herstellen. Die neue Bahn ist ungefähr 35,6 km lang; hiervon entfallen 16,8 km auf den Kreis Brilon (789 qkm, 40 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Arnsberg, 13,6 km auf den Kreis Biedenkopf (677 qkm, 44 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Wiesbaden und 5,2 km auf den Kreis Frankenberg (560 qkm, 24 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Cassel. Das Verkehrsgebiet der Bahn umfaßt etwa 400 qkm mit rund 22 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 320 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 134 800 ℳ veranschlagt.

Die Nebenbahn von Usingen nach Weilmünster soll eine Verbindung der beiden Stichbahnen Homburg v. d. H.—Usingen und Weilburg—Weilmünster – Laubuseschbach herstellen und den von ihr berührten, der wirtschaftlichen Hebung dringend bedürftigen Landstrich an das große Eisenbahnnetz anschließen. Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 24,2 km im Regierungsbezirk Wiesbaden, sie berührt mit etwa 19,3 km den Kreis Usingen (361 qkm, 22 000 Einwohner) und mit 4,9 km den Oberlahnkreis (392 qkm, 40 000 Einwohner). Das Verkehrsgebiet umfaßt gegen 160 qkm mit rund 10 000, hauptsächlich Ackerbau treibenden Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 310 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 110 800 ℳ veranschlagt.

Digitized by Google

Die Nebenbahn Simmern—Castellaun soll in nördlicher Richtung bis Boppard fortgeführt werden, um den Hunsrück dem Verkehr weiter zu erschließen und in bessere Verbindung mit dem Rheintal und Coblenz zu bringen. Die neue Bahn liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 38,2 km im Regierungsbezirk Coblenz und berührt mit etwa 8,1 km den Kreis Simmern (571 qkm, 35 000 Einwohner), und mit 30,1 km den Kreis St-Goar (465 qkm, 39 000 Einwohner). Das Verkehrsgebiet umfaßt rund 260 qkm mit 24 000 Bewohnern. Die Grunderwerbskosten sind auf 500 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten auf rund 155 600 ℳ geschätzt.

Die Gesamtlänge der neuen Bahnen beträgt ungefähr 579,1 km.

Hiervon entfallen auf die Provinzen:

a) im Osten:

Ostpreußen	55,6 km
Westpreußen	63,5 „
Posen	226,9 „
Schlesien	66,9 „
zusammen	412,9 km

b) im Westen:

Hannover	48,2 km
Westfalen	16,8 „
Hessen-Nassau	43,0 „
Rheinprovinz	58,2 „
zusammen	166,2 km
insgesamt	579,1 km.

Digitized by Google

B. Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.

I. In § 1 unter II des dem preußischen Landtag mit Allerhöchster Ermächtigung vom 25. Februar 1903 vorgelegten Gesetzentwurfes[1]) werden zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahnen:

1.	von Paderborn nach Brackwede die Summe von .	480 000 ℳ
2.	von Wülfrath nach Ratingen (West) die Summe von	288 000 „
3.	von Schleusingen nach Ilmenau die Summe von .	664 000 „
4.	von Bergneustadt nach Olpe die Summe von . .	274 000 „
5.	von Osterfeld nach Hamm i. W. die Summe von .	4 300 000 „
	zusammen	6 006 000 ℳ

gefordert.

II. Im Extraordinarium des Etats für das Etatsjahr 1903 sind zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes vorgesehen insgesamt 91 663 000 ℳ — gegen 91 640 500 ℳ im Vorjahr, also mehr 22 500 ℳ, darunter für die Herstellung weiterer Gleise auf den Strecken:

Berlin—Erkner, besondere Vorortgleise . .	(fernere Rate)	1 000 000 ℳ
Berliner Ringbahn: Rixdorf—Ebersstraße, drittes und viertes Gleis	(fernere Rate)	100 000 „
Berlin (Gesundbrunnen)—Blankenburg, besondere Vorortgleise	(fernere Rate)	50 000 „
Nordbahn: Berlin—Schönholz, besondere Vorortgleise	(fernere Rate)	700 000 „
Schönholz—Tegel	(„ „)	200 000 „
Stade—Cuxhaven und Verstärkung des Oberbaues auf der Strecke Harburg—Cuxhaven	(letzte Rate)	361 000 „
Lauban—Lichtenau	(fernere Rate)	150 000 „
Münden—Eichenberg	(letzte Rate)	100 000 „
Altenbeken—Warburg	(erste Rate)	250 000 „
Crefeld—Viersen	(letzte Rate)	220 000 „
Neersen—Rheydt[2])		
Barmen—Wichlinghausen—Schee	(letzte Rate)	180 000 „
Weida—Triptis	(fernere Rate)	100 000 „
Saalfeld—Probstzella	(„ „)	400 000 „
Rudolstadt—Saalfeld	(erste Rate)	200 000 „

[1]) S. oben S. 548.

[2]) Vergl. unter den größeren Bauten „Erweiterung des Bahnhofes Rheydt usw.“

Digitized by Google

Uckro—Wendisch-Drehna	(erste Rate)	150 000 ℳ
Hildesheim—Goslar	(fernere Rate)	400 000 „
Elze—Coppenbrügge	(„ „)	400 000 „
Hannover—Weetzen: Hannover Nord—Hannover Süd und Linden (F)—Weetzen	(fernere Rate)	200 000 „
Kandrzin—Deutsch-Rasselwitz	(letzte Rate)	50 000 „
Kreuzburg—Lublinitz—Tarnowitz	(„ „)	80 000 „
Westerhüsen—Schönebeck, drittes und viertes Gleis	(letzte Rate)	80 000 „
Nechlin—Pasewalk—Jatznick	(letzte Rate)	180 000 „

Von den geplanten größeren Bauten sind zu erwähnen:

Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg	(fernere Rate)	2 500 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Neumünster . .	(„ „)	300 000 „
Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof zu Berlin angrenzenden Strecken der Ostbahn und der Schlesischen Bahn	(fernere Rate)	500 000 „
Ausbau der Berlin-Görlitzer Bahn von der Berliner Ringbahn bis Niederschöneweide-Johannisthal und der Anschlußbahn von Rixdorf bis Niederschöneweide-Johannisthal, ferner Ausbau der Anschlußbahn von Rixdorf bis Niederschöneweide-Johannisthal und Grunderwerb für den späteren Ausbau der Berlin-Görlitzer Bahn von Adlershof-Alt-Glienicke bis Grünau	(fernere Rate)	200 000 „
Unterführung der Gleimstraße unter den Gleisen des Nordbahnhofes in Berlin	(fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Güterbahnhofes Frankfurter Allee der Berliner Ringbahn	(erste Rate)	200 000 „
Umbau des Oberschlesischen Bahnhofes und der anschließenden Stadtverbindungsbahn in Breslau .	(fernere Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Dittersbach . .	(„ „)	1 000 000 „
„ „ „ Hirschberg . .	(„ „)	800 000 „
„ „ „ Cassel (Oberstadt)	(„ „)	150 000 „
„ „ „ Wilhelmshöhe und Herstellung besonderer Gütergleise zwischen Wilhelmshöhe und Cassel (Rangierbahnhof)	(fernere Rate)	100 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Marburg . . .	(„ „)	150 000 „
„ „ „ Sangerhausen .	(letzte Rate)	132 000 „

Digitized by Google

Umgestaltung der Bahnanlagen in Coblenz .	(fernere Rate)	400 000 ℳ
Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Aachen .	(„ „)	750 000 „
„ „ „ „ Crefeld .	(„ „)	1 000 000 „
„ „ „ „ Neuß . .	(„ „)	1 200 000 „
Anlage eines neuen Rangierbahnhofes am Eifeltore im Süden von Cöln	(fernere Rate)	500 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Rheydt einschließlich Herstellung von Verbindungen mit den Linien nach Odenkirchen und Viersen und zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Neersen—Rheydt unter ihrer Verlegung bei M.-Gladbach	(fernere Rate)	500 000 „
Erweiterung des Bahnhofes M.-Gladbach (B.-M.)	(„ „)	400 000 „
Herstellung eines Rangierbahnhofes bei Kalk Nord	(erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Aufstellungsbahnhofes Ürdingen (Vorbahnhof) zu einem Rangierbahnhof (Hohenbudberg)	(fernere Rate)	250 000 „
Ausbau der Nebenbahn Thorn—Marienburg zur Hauptbahn	(fernere Rate)	900 000 „
Herstellung einer Verbindungsbahn von Danzig nach dem Holm	(fernere Rate)	400 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Vohwinkel . .	(„ „)	1 100 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen in Mülheim a.Rh.	(„ „)	1 000 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Lennep	(„ „)	200 000 „
„ „ „ Schwerte . . .	(„ „)	700 000 „
Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Opladen	(„ „)	600 000 „
Herstellung einer Verbindungsbahn von Rath nach Düsseldorf H. B. unter Umgehung des Bahnhofes Düsseldorf-Derendorf	(erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Eisenach . . .	(fernere Rate)	100 000 „
„ „ „ Neudietendorf .	(„ „)	100 000 „
Herstellung eines besonderen Güterbahnhofes bei Coburg	(fernere Rate)	100 000 „
Verlegung des Bahnhofes Sonneberg . . .	(erste Rate)	200 000 „
Herstellung eines Rangierbahnhofes mit Freiladeanlagen in Zeitz	(erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Essen (Hauptbahnhof)	(letzte Rate)	330 000 „
„ „ „ Dortmund (C. M. und B. M.)	(fernere Rate)	2 750 000 „

Digitized by Google

Erweiterung des Bahnhofes Gelsenkirchen .	(fernere Rate)	1 000 000 ℳ
„ „ „ Witten-West . .	(„ „)	1 000 000 „
Herstellung eines neuen Hafenbahnhofes südlich von Meiderich	(fernere Rate)	200 000 „
Herstellung einer Verbindungsbahn von Essen (Hauptbahnhof) nach der Strecke Essen Nord—Kray Nord	(erste Rate)	200 000 „
Erweiterung der Werkstättenanlagen zu Frankfurt a. M.	(letzte Rate)	265 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Limburg . . .	(fernere Rate)	300 000 „
„ „ „ Giessen	(„ „)	100 000 „
„ „ „ Bebra	(„ „)	600 000 „
„ der Bahnhofsanlagen in Homburg v. d. H.	(fernere Rate)	300 000 „
„ „ „ in und bei Wiesbaden	(fernere Rate)	1 000 000 „
Herstellung eines Rangierbahnhofes bei Wahren und einer Güterverbindungsbahn von Leutzsch nach Wahren	(fernere Rate)	2 000 000 „
Herstellung eines Hauptbahnhofes in Leipzig und einer Verbindungsbahn von Wahren nach Schönefeld und Heiterblick sowie Erweiterung des Bahnhofes Plagwitz-Lindenau	(erste Rate)	2 500 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Cottbus	(fernere Rate)	150 000 „
Anlage eines neuen Güterbahnhofes bei Bielefeld	(„ „)	250 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Herford . . .	(„ „)	200 000 „
„ „ „ Hameln	(„ „)	150 000 „
„ „ Verwaltungsgebäudes und Erbauung eines neuen Dienstgebäudes für die Eisenbahndirektion zu Hannover.	(letzte Rate)	190 000 „
Erbauung einer neuen Lokomotivreparaturwerkstätte in Gleiwitz	(fernere Rate)	800 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Kattowitz . . .	(„ „)	500 000 „
„ „ Rangierbahnhofes Gleiwitz .	(„ „)	600 000 „
„ „ Bahnhofes Peiskretscham .	(erste Rate)	200 000 „
„ „ „ Myslowitz . . .	(fernere Rate)	100 000 „
„ „ „ Allenstein . . .	(„ „)	150 000 „
„ „ „ Insterburg . .	(erste Rate)	150 000 „

Digitized by Google

Beseitigung des Schienenüberganges des Breitenweges und Erweiterung des Bahnhofes in der Neuen Neustadt-Magdeburg	(letzte Rate)	100 000 ℳ
Erweiterung des Bahnhofes Oschersleben . .	(„ „)	70 000 „
„ „ „ Güsten	(fernere Rate)	200 000 „
Herstellung eines selbständigen Bahnkörpers für die ostfriesische Küstenbahn von Emden bis Norden (Hinterstraße — Norden) unter Einführung des Hauptbahnbetriebes	(erste Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Posen (Gerberdamm)	(fernere Rate)	250 000 „
„ „ „ Cochem	(„ „)	200 000 „
Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Burbach	(„ „)	600 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Bullay	(„ „)	100 000 „
„ „ Bingerbrücker Flügels auf Bahnhof Neunkirchen	(erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofes Stralsund . . .	(fernere Rate)	200 000 „
„ „ Gemeinschaftsbahnhofes Neubrandenburg	(fernere Rate)	100 000 „
Verstärkung des eisernen Überbaues der zweigleisigen Flutbrücke auf dem Zentralgüterbahnhof zu Stettin	(letzte Rate)	200 000 „
Herstellung und Verbesserung von Weichen- und Signalstellwerken	(fernere Rate)	2 500 000 „
Vermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Verhütung von Schneeverwehungen und Waldbränden	(fernere Rate)	300 000 „
Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen	(„ „)	2 300 000 „
Aufstellung von Ausfahrsignalen	(„ „)	800 000 „
Herstellung von schwerem Oberbau		15 000 000 „
Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für untere Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten	(fernere Rate)	1 000 000 „
Beteiligung an Schnellfahrversuchen		300 000 „
Vermehrung der Betriebsmittel für die bereits bestehenden Staatsbahnen		15 000 000 „
Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke		100 000 „
Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben . . .		2 500 000 „

Digitized by Google

Im Anschluß hieran und an die früheren Mitteilungen des Archivs folgt nachstehend die Übersicht über den Umfang des preußischen Eisenbahnnetzes in den beiden letzten Rechnungsjahren:

Der Umfang der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen umfaßte im Rechnungsjahr 1902:[1])

a) für eigene Rechnung verwaltete Strecken . . .	31 962 km
b) im Mitbetrieb	3 „
c) für fremde Rechnung	74 „
zusammen	32 039 km.
Hierzu verpachtete Strecken	126 km [2])
und preußischer Anteil der Main-Neckarbahn	8 „
insgesamt	32 173 km.

Darunter zu a) bis c):

a) zwei- und mehrgleisige Vollbahnen	12 346 km
b) eingleisige Vollbahnen	7 941 „
c) Nebenbahnen (einschließlich Vollbahnen mit Nebenbahnbetrieb (358 km zweigleisig)	11 752 „ [3])
zusammen	32 039 km

Hierzu die außerdem noch im Bau gewesenen und zum Bau vorbereiteten Strecken . . . . . 2 168 „

insgesamt 34 341 km.

Dem Betrieb sind übergeben im Eisenbahndirektionsbezirk:

1. Altona:

Abzweigung von Elmshorn — Husum in Husum — Tönning	1,47 km

2. Berlin:

Wildpark — Wustermark — Nauen	31,27 km	
Betriebsstation Schöneberg mit Anschlüssen für den Güterverkehr	5,63 „	
		36,90 „

[1]) Die im Jahre 1902 hinzugetretenen kleineren Privatbahnen und die Main-Neckarbahn sind für 1902 nicht berücksichtigt.

[2]) Ohne die verpachteten 136 km Schmalspurbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk.

[3]) Hierunter 48 km Schmalspurbahnen: Hildburghausen — Friedrichshall (30 km) und Eisfeld—Unterneubrunn (18 km).

3. Breslau:

Petersdorf — Grünthal i. Böhmen	35,24 km	
Siegersdorf — Lorenzdorf	17,04 „	
Rückers-Reinerz — Reinerz	6,17 „	
		58,45 km

4. Cassel:

Nuttlar — Steinhelle	7,70 km	
Schwebda — Treffurt	16,60 „	
Gütergleis Rangierbahnhof Cassel — Obervellmar	3,95 „	
Gandersheim — Bodenburg	22,57 „	
		50,82 „

5. Cöln:

Ehrenbreitstein — Horchheimer Brücke (Coblenz)		1,50 „

6. Danzig:

Culm — Althausen	6,43 km	
Konitz — Lippusch	52,60 „	
Bütow — Lauenburg in Pom.	55,12 „	
Broddydamm — Dt. Eylau	41,34 „	
Schlochau — Reinfeld	55,09 „	
Skurz — Schmentau	14,65 „	
		225,13 „

7. Elberfeld:

Düsseldorf-Derendorf — Ausstellungsplatz Düsseldorf (für die Dauer der Ausstellung)	5,90 km	

8. Essen a. R.:

Bocholt — Borken		19,00 „

9. Frankfurt a. M.:

Hartenrod — Herborn	23,45 km	
Londorf — Lollar	14,06 „	
Verbindungsbahn Offenbach a. M. — Hafen in Offenbach a. M.	3,11 „	
		40,62 „

10. Kattowitz:

Schwientochlowitz — Königshütte		3,35 „

11. Magdeburg:

Schandelah — Öbisfelde		29,61 „

12. Mainz:

Gaualgesheim — Bad Münster a. St.		23,30 „

Digitized by Google

13. Münster i. W.:

Paderborn — Schloß Holte	26,33 km

14. St. Johann-Saarbrücken:

Morbach — Kirchberg (E.-D. Mainz vorl. Betrieb)	31,03 „
insgesamt . .	548,29 km

Anschlußbahnen für nicht öffentlichen Verkehr befanden sich im Staatsbetrieb 4 666 mit 2 588 km[1]) Länge.

An Stationen waren vorhanden:

a) Bahnhöfe	2 442
b) Haltestellen	2 245
c) Haltepunkte	1 085
zusammen Stationen	5 772.

Unter Privatverwaltung (einschließlich außerpreußischer Staatsverwaltung) standen noch 3 243 km[2]) Betriebsstrecken (darunter 952 km Vollbahnen und 2 291 km Nebenbahnen) und 431 km Neubaustrecken, zusammen 3 674 km.

Das gesamte preußische Eisenbahnnetz umfaßte daher:

a) Betriebsstrecken	35 416 km
b) Neubaustrecken	2 599 „
insgesamt . .	38,015 km.

Die Staatsbahnen wurden verwaltet von 21 Direktionen, 245 Betriebs-, 82 Maschinen-, 83 Werkstätten- und 85 Verkehrsinspektionen.

An Werkstätten waren vorhanden:

a) Hauptwerkstätten	61
b) Nebenwerkstätten	15
c) Betriebswerkstätten	247
zusammen	323.

Die 3 243 km Betriebsstrecken der Privat- und außerpreußischen Staatsbahnen waren 74 verschiedenen Verwaltungen unterstellt.

---

[1]) Einschl. 186 Anschlüsse der oberschles. Schmalspurbahnen (= 104,60 km).

[2]) Ohne die rund 23 km lange, von der Staatseisenbahnverwaltung gepachtete Strecke Altdamm — Gollnow der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft, rund 5 km der pfälzischen Eisenbahnen und rund 7 km von der Verbindungsbahn zu Frankfurt a. M.

Digitized by Google

Im Rechnungsjahr 1903 werden sich die Verhältnisse folgendermaßen gestalten:[1])

1. Staatsbahnen.

a) für eigene Rechnung	32 498 km,
b) im Mitbetrieb	2 „
c) für fremde Rechnung	74 „
zusammen .	32 574 km.
Hierzu verpachtete Strecken	126 „ [2])
insgesamt .	32 700 km.

Darunter a bis c:

a) zwei- und mehrgleisige Vollbahnen .	12 512 km,
b) eingleisige Vollbahnen	7 894 „
c) Nebenbahnen (einschl. Vollbahnen mit Nebenbahnbetrieb) (358 km zweigleis.)	12 168 „ [3])
zusammen .	32 574 km.

Außerdem noch im Bau und zum Bau vorbereitet (einschl. der 579,1 km Eisenbahnen des Gesetzentwurfs vom 25. Februar 1903	2 353 „
insgesamt .	34 927 km.

Ferner 4 889 Anschlüsse für nichtöffentlichen Verkehr mit 2 675 km[4]) und an Stationen:

a) Bahnhöfe	2 481
b) Haltestellen	2 340
c) Haltepunkte	1 117
zusammen Stationen . .	5 938.

[1]) Die durch die beiden Gesetzentwürfe vom 23. März 1903, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, demnächst eintretenden Veränderungen konnten noch nicht berücksichtigt werden.

[2]) Ohne die 136 km schmalspurigen Bahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk.

[3]) Einschl. 48 km Schmalspurbahnen: Hildburghausen—Friedrichshall (30 km) und Eisfeld—Unterneubrunn (18 km).

[4]) Einschl. 193 Anschlüsse der oberschles. Schmalspurbahnen (= 111,0 km).

Digitized by Google

2. Privatbahnen.

a)	Betriebsstrecken	3 416 km [1])
	(darunter 952 km Vollbahnen und 2 464 km Nebenbahnen)	
b)	Neubaustrecken	297 „
	zusammen . .	3 713 km.

Umfang des gesamten preußischen Eisenbahnnetzes im Rechnungsjahr 1903:

a)	Betriebsstrecken	36 116 km,
b)	Neubaustrecken	2 650 „
	insgesamt .	38 766 km.

Die Staatsbahnen werden im Jahre 1903 von 21 Direktionen, 247 Betriebs-, 83 Maschinen-, 85 Werkstätten- und 85 Verkehrsinspektionen verwaltet.

An Werkstätten sind vorhanden:

a)	Hauptwerkstätten	62 [2])
b)	Nebenwerkstätten	15
c)	Betriebswerkstätten	247
	zusammen	324.

Die 3 416 km der Betriebsstrecken der Privat- und außerpreußischen Staatsbahnen sind 74 verschiedenen Verwaltungen unterstellt.

Wie sich die einzelnen Staatsbahnstrecken auf die Direktionen, und die Privatbahnen auf die Aufsichtsbehörden verteilen, ist aus folgender Übersicht zu entnehmen:

---

[1]) Ohne die rund 23 km lange, von der Staatseisenbahnverwaltung gepachtete Strecke Altdamm—Gollnow der Altdamm—Kolberger Eisenbahngesellschaft, rund 5 km der pfälzischen Eisenbahnen und rund 7 km von der Verbindungsbahn zu Frankfurt a. M.

[2]) Davon eine im Bau.

Digitized by Google

A. Gesamt-Übersicht

Die eingetragenen Kilometerzahlen umfassen die Verwaltungslängen der für das Etatsjahr 19

Nummer	Eisenbahn-Direktion	Verpachtet	Längen (ausschl. der verpachteten Strecken)			Gesamtlänge	Hauptbahnen		Nebenbahnen (einschl. Hauptbahnen mit Nebenbahnbetr.
			In Verwaltung für eigene Rechnung	für fremde Rechnung	In Mitbetrieb		zwei- und mehrgleisig	eingleisig	
		km	km	km	km	km	km	km	km
1	Altona	1	1 782	44	—	1 826	555	714	557
2	Berlin	—	583	2	—	585	444	73	68
3	Breslau	41	1 946	—	—	1 946	686	608	652
4	Bromberg	—	1 666	—	—	1 666	456	394	816
5	Cassel	—	1 797	13	—	1 810	1 063	246	501
6	Cöln	13	1 382	—	—	1 382	640	245	497
7	Danzig[1])	—	2 031	—	—	2 031	418	404	1 209
8	Elberfeld	—	1 166	—	—	1 166	569	60	537
9	Erfurt[2])	1	1 630	—	—	1 630	326	641	663
10	Essen a. Ruhr	16	1 054	—	—	1 054	613	346	95
11	Frankfurt a. M.	—	1 729	—	—	1 729	741	353	635
12	Halle a. Saale	2	1 918	—	1	1 919	847	696	376
13	Hannover	—	1 809	10	—	1 819	865	430	524
14	Kattowitz[3])	—	1 341	—	—	1 341	525	383	433
15	Königsberg i. Pr.	—	1 992	—	—	1 992	367	217	1 408
16	Magdeburg	—	1 791	—	—	1 791	954	304	533
17	Mainz	—	1 058	—	—	1 058	520	248	290
18	Münster i. Westf.	—	1 228	—	1	1 229	410	355	464
19	Posen	—	1 917	—	—	1 917	820	360	737
20	St. Johann-Saarbrücken	—	907	5	—	912	463	47	402
21	Stettin	—	1 771	—	—	1 771	230	770	771
	Summe	74	32 498	74	2	32 574	12 512	7 894	12 168 (davon 358 km zweigleisig
	dazu: Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn[4]) = [52,38 km]	52	—	—	—	—	—	—	—
	Zusammen	126	32 498	74	2	32 574	—	—	—
	Dazu: verpachtete Strecken	—	—	—	—	126	—	—	—
	Insgesamt	—	—	—	—	32 700	—	—	—

2. Eisenbahn

	Kommissare:								
1	Eisenb.-Dir.-Präsidenten	—	—	—	—	3 325	361	525	2 439
2	Reg.-Präsid. zu Sigmar.	—	—	—	—	91	—	66	25
	Summe	—	—	—	—	3 416	361	591	2 464

Wied-

1. Staatsbahnen und Privatbahnen unter Staat
2. Eisenbahnen unter Staatsaufsicht . .

Gesamtlänge der im Betrieb befindlich

[1]) Dazu 12 km mitbenutzte Strecke (Soldau—Illowo).

[2]) Einschl. 48 km Schmalspurbahnen: Hildburghausen—Friedrichshall (30,0 km) und E

[3]) Außerdem 136 km schmalspurige Eisenbahnen im oberschles. Bergwerks- und Hütt

[4]) Im Pachtbetrieb der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg. Als Staat der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn ist der Präsident der Königlichen Eisenbahn-Direkti

[5]) Einschl. 193 Anschlüsse der oberschles. Schmalspurbahnen (111,02 km).

Digitized by Google

Staatseisenbahn-Verwaltungs-Behörden.

Betrieb befindlichen Strecken, einschl. der im laufenden Etat vorgesehenen Neubaulinien.

ßer- noch Bau zw. Bau or- eitet km	Anschlußbahnen für nicht öffentlichen Verkehr		Zahl der Stationen (ohne mitbenutzte fremde)				Von der Gesamtlänge entfallen auf		Inspektionen			
	Anzahl	Länge km	Bahnhöfe	Haltestellen	Haltepunkte	zusammen	die Provinzen km	fremde Staatsgebiete km	Betriebs-	Maschinen-	Werkstätten-	Verkehrs-
									Anzahl			
32	153	74	129	140	56	325	1 627	199	13	6	4	4
43	160	108	99	29	36	164	585	—	9	4	9	4
223	287	162	156	138	64	358	1 942	4	14	5	7	5
196	100	79	61	132	40	233	1 666	—	11	4	2	4
168	218	94	149	122	82	353	1 637	173	14	5	6	5
70	309	134	185	58	35	278	1 373	9	11	4	5	4
187	118	47	68	195	36	299	2 031	—	13	3	—	4
32	411	219	162	68	56	286	1 166	—	11	4	3	4
156	170	66	121	154	89	364	489	1 141	12	4	3	4
80	536	365	115	37	24	176	1 038	16	11	5	8	4
132	289	192	181	163	87	431	1 235	494	12	5	5	4
48	435	280	124	129	71	324	1 697	222	14	5	3	5
136	221	105	137	136	43	316	1 610	209	14	5	5	5
38	382 [5])	197 [5])	100	69	38	207	1 329	12	†11	3	3	4
59	47	19	54	156	55	265	1 992	—	13	3	3	5
—	410	254	168	61	45	274	1 344	447	15	4	4	5
71	120	51	119	104	33	256	198	860	8	2	3	2
96	109	43	72	80	56	208	1 228	1	9	2	2	3
24	141	88	79	162	46	287	1 917	—	13	4	4	4
86	163	51	93	78	61	232	866	46	8	2	3	2
66	010	47	109	129	64	302	1 668	103	11	4	3	4
53	4 889 [5])	2 675 [5])	2 481	2 340	1 117	5 938	28 638	3 936	247 †	83	85	85

†einschl. Beuthen O/S. 2 für Schmalspurbahnen.

—	—	—	—	—	—	—	1	51	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	

r Staats-Aufsicht.

97	—	—	—	—	—	—	3 323	2	
—	—	—	—	—	—	—	91	—	
97	—	—	—	—	—	—	3 414	2	

u n g :

altung . . . . . 32 700 km

. . . . . 3 416 „

nbahnen . . . . . 36 116 km

–Unterneubrunn (18,0 km).

rk (verpachtet).

missar zur Wahrnehmung der diesseitigen Interessen und Gerechtsame bei dem Betrieb iannover bestellt.

Digitized by Google

Von den zur Ausführung gesetzlich genehmigten Neubaustrecken sind:

A. Zur Betriebseröffnung im Laufe des Etatsjahres 1903 in Aussicht genommen.

1. Eisenbahndirektionsbezirk Berlin:

* Personenanschluß der Stadtbahn an den Bhf. Lichtenberg-Friedrichsfelde	3,18 km	1. April 1903.

2. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau:

Christianstadt—Grünberg	30,00 km	1. Oktober 1903.
Siegersdorf—Löwenberg i. Schl.	27,50 „	1. Oktober 1903.
	57,50 km	

3. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln:

Kreuzau—Heimbach	22,70 km	1. Juli 1903.

4. Eisenbahndirektionsbezirk Danzig:

Bublitz—Pollnow	24,60 km	1. Oktober 1903.
Skurz—Pr. Stargard	24,00 „	1. April 1903.
	48,60 km	

5. Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld:

Bergneustadt—Olpe	18,81 km	1. August 1903.
* Verbindungsbahn Düsseldorf - Lierenfeld — Düsseldorf-Grafenberg	0,85 „	1. April 1903.
* Ratingen (West) — Wülfrath	17,22 „	1. Mai 1903.
	36,88 km	

6. Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt:

* Güterbahn auf Bahnhof Neudietendorf . . .	1,53 km	1. Mai 1903.
Gerstungen — Dankmarshausen	7,00 „	1. Oktober 1903.
	8,53 km	

7. Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. Ruhr:

† Verbindungsb. Huckarde W.—Dortmund Süd	5,70 km	1. Januar 1904.
* Umgehungsbahn bei Steele Nord	0,80 „	1. Juli 1903.
Umgehungsb. b. Dortmund (Bl. Nette—Courl)	10,70 „	1. Juli 1903.
	17,20 km	

8. Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M.:

Laubach — Mücke	13,09 km	1. Juli 1903.

9. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S.:

Forst i. L. — Guben	30,50 km	1. Januar 1904.

10. Eisenbahndirektionsbezirk Hannover:

Celle — Schwarmstedt	35,98 km	1. Oktober 1903.
Lage — Örlinghausen	10,60 „	1. Oktober 1903.
	46,58 km	

* Die mit * bezeichneten Strecken waren bereits für das Etatsjahr 1902 zur Betriebseröffnung in Aussicht genommen, bezw. im Etat vorgesehen.
† Desgl. für das Etatsjahr 1899.

Digitized by Google

11. Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz:

An Vollspurbahnen:

Königshütte — Chorzow	3,12 km	1. Mai 1903.
Sosnitza — Bielschowitz	8,30 „	1. Juli 1903.
	11,42 km	

An Schmalspurbahnen:

* Anschlußlinie an die Linie Poremba — Krugschacht zum bergfiskalischen Holzplatz in Zaborze	0,62 km	1. Juli 1903.

12. Eisenbahndirektionsbezirk Mainz:

Lampertheim — Weinheim	18,00 km	1. Oktober 1903.
Lorsch — Heppenheim	5,90 „	1. April 1903.
* Worms — Gundheim	11,30 „	1. Oktober 1903.
	35,20 km	

13. Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:

Hermeskeil — Morbach	31,07 km	1. Oktober 1903.
Verbindungskurve — Schleifmühle — Burbach	2,23 „	1. Oktober 1903.
	33,30 km	

14. Eisenbahndirektionsbezirk Stettin:

* Falkenburg i. Pom. — Polzin	33,34 km	1. Juli 1903.
Polzin — Gramenz	32,05 „	1. Oktober 1903.
	65,39 km	
insgesamt	430,07 km	

B. Außerdem noch:

+ a) im Bau,

b) zum Bau vorbereitet:

1. Eisenbahndirektionsbezirk Altona:

+ Kiel — Osterrönfeld (Rendsburg)	32,10 km

2. Eisenbahndirektionsbezirk Berlin:

+ Treuenbrietzen — Wildpark (Hauptbahn)	43,06 „

3. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau:

° Friedeberg a. Queis — Reichsgrenze (Richtung auf Heinersdorf)	7,50 km	
° Lorenzdorf — Sagan	26,20 „	
Oppeln (Groschowitz) — Brockau (Hauptbahn)	90,90 „	
+ Reinerz — Reichsgrenze (Nachod)	21,33 „	
Reisicht — Goldberg i. Schl.	29,40 „	
+ Schmiedeberg i. Schl. — Landeshut i. Schl.	23,50 „	
+ Schweidnitz — Charlottenbrunn	24,20 „	
		223,03 „

° Hinsichtlich der in dem Gesetzentwurf vom 25. Februar 1903 enthaltenen — mit ° bezeichneten — Linien ist endgültige Bestimmung über die Zuteilung an die bauleitenden Behörden noch nicht getroffen.

4. Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg:

Glowno (Posen) — Janowitz	60,50 km	
° Schokken—Schubin mit Abzw. von Gollantsch nach Kolmar i. P.	103,40 „	
° Vandsburg — Flatow	32,20 „	196,10 km

5. Eisenbahndirektionsbezirk Cassel:

Finnentrop—Meschede (Wennemen) mit Abzw. nach Fredeburg	53,20 km	
+ Hersfeld — Treysa	58,60 „	
+ Steinhelle — Winterberg i. Westf.	20,50 „	
° Winterberg i. Westf. — Frankenberg i. Hessen-Nassau	35,60 „	167,90 „

6. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln:

+ Trompet — Cleve	65,10 km	
+ Trompet — Rheinhausen	5,00 „	70,10 „

7. Eisenbahndirektionsbezirk Danzig:

+ Carthaus i. Westpr. — Lauenburg i. Pom.	61,80 km	
Czersk — Laskowitz	55,30 „	
Morroschin — Mewe	11,30 „	
° Schlachta — Skurz (Schmentau)	31,30 „	
+ Schöneck i. Westpr. — Pr. Stargard	18,20 „	
+ Verbindungsbahn Danzig — Nehrung	9,10 „	187,00 „

8. Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld:

Rothemühle — Freudenberg i. Westf.	10,00 km	
Wiehl — Waldbröl — Morsbach	21,70 „	31,70 „

9. Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt:

Dankmarshausen — Vacha	17,80 km	
Eisenberg i. Sachs.-Altenburg - Porstendorf	21,50 „	
+ Schleusingen — Ilmenau	31,20 „	
Tennstedt — Straußfurt	10,90 „	
Treffurt — Hörschel (Eisenach)	29,90 „	
Vacha — Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa	44,90 „	156,30 „

10. Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. Ruhr:

+ Osterfeld — Hamm i. Westf. (Hauptbahn)		80,00 „

11. Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. Main:

+ Grebenhain-Crainfeld — Gedern	21,73 km	
+ Herborn — Marienberg — Westerburg	53,30 „	
+ Vilbel — Höchst a. Nidder (Landesgrenze)	21,15 „	
+ Höchst a. Nidder (Landesgr.) — Stockheim (Hessen)	10,97 „	
° Usingen — Weilmünster	24,20 „	131,95 „

12. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S.:

Petershain—Hoyerswerda mit Abzw. n. Spremberg	34,70 km	
+ Querfurt — Vitzenburg	13,30 „	48,00 „

Digitized by Google

13. Eisenbahndirektionsbezirk Hannover:

+ Herford — Bünde (Hauptbahn)	14,50 km	
+ Örlinghausen — Bielefeld	10,90 „	
+ Münder a. Deister — Groß-Nenndorf	23,70 „	
+ Schwarmstedt — Wahnebergen (Verden)	39,90 „	
° Visselhövede — Zeven	48,90 „	136,50 km

14. Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz:

+ Bielschowitz — Emanuelsegen mit Abzweig. nach Antonienhütte (Hauptbahn)	17,86 km	
Poln.-Neukirch — Bauerwitz	20,00 „	37,86 „

15. Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Preußen:

Angerburg — Bischdorf	60,87 km	
+ Bischdorf — Wormditt	64,50 „	
Johannisburg — Lötzen	55,40 „	
° Lötzen — Angerburg	35,10 „	
° Mohrungen — Liebemühl (Osterode i. Ostpr.)	20,50 „	
+ Pogegen — Laugszargen	22,37 „	258,74 „

16. Eisenbahndirektionsbezirk Mainz:

+ Mombach — Kostheim — Bischofsheim mit Anschlüssen (Hauptbahn)	17,43 km	
Oberroden — Sprendlingen	15,02 „	
° (Simmern) Castellaun — Boppard	38,20 „	70,67 „

17. Eisenbahndirektionsbezirk Münster i. Westf.:

+ Coesfeld — Borken i. Westf.	29,50 km	
Münster i. Westf. — Coesfeld	44,70 „	
+ Ochtrup — Rheine	22,00 „	96,20 „

18. Eisenbahndirektionsbezirk Posen:

° Birnbaum — Samter	57,70 km	
° (Birnbaum) Wierzebaum — Schwerin a. d. W.	21,20 „	
° Neusalz a. O. — Wollstein	49,40 „	
Schrimm — Jarotschin	38,70 „	
° Wollstein — Grätz i. P.	28,40 „	
Züllichau — Wollstein	38,60 „	234,00 „

19. Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:

+ Coblenz — Mayen	32,60 km	
Pronsfeld—Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler	33,70 „	
° Saarbrücken — Bous (Hauptbahn)	20,00 „	86,30 „

20. Eisenbahndirektionsbezirk Stettin:

Cammin i. Pom. — Treptow a. R.	38,80 km	
Labes — Regenwalde	26,80 „	65,60 „
	insgesamt	2353,01 km

Digitized by Google

Verteilung der im Betrieb befindlichen Eisenbahne

	Provinzen bezw. fremde Staatsgebiete	I. Staatseisenbahn Direktions									
		Altona	Berlin	Breslau	Bromberg	Cassel	Cöln	Danzig	Elberfeld	Erfurt	Essen a. R.
		Kilometer									
	Gesamtlänge (am Ende des Etatsjahres 1903) . . .	1825,96	585,46	1945,75	1666,49	1809,57	1381,84	2031,12	1166,45	1629,69	1064,2
	davon auf:										
	A. Die Provinzen:										
1	Ostpreußen	—	—	—	—	—	—	26,22	—	—	
2	Westpreußen	—	—	—	305,74	—	—	1405,08	—	—	
3	Brandenburg (mit Berlin) .	223,25	585,46	83,56	296,13	—	—	—	—	—	
4	Pommern	—	—	—	145,07	—	—	570,26	—	—	
5	Posen	—	—	—	920,05	—	—	29,56	—	—	
6	Schlesien	—	—	1858,50	—	—	—	—	—	—	
7	Sachsen	—	—	—	—	213,36	—	—	—	436,98	—
8	Schleswig-Holstein . . .	1206,27	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Hannover	197,61	—	—	—	369,10	—	—	—	—	—
10	Westfalen	—	—	—	—	429,81	—	—	568,04	—	66,5
11	Hessen-Nassau	—	—	—	—	624,65	—	—	—	51,38	—
12	Rheinprovinz	—	—	—	—	—	1372,50	—	598,41	—	431,5
	mit Hohenzollern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	A. Preußen: zusammen .	1627,13	585,46	1942,06	1666,49	1636,92	1372,50	2031,12	1166,45	488,36	1037,5
	B. Außerpreußische Staatsgebiete:										
1	Elsaß-Lothringen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Königreich Bayern	—	—	—	—	—	—	—	—	17,48	—
3	„ Sachsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Großherz. Baden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	„ Hessen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	„ Mecklenb.-Schw.	125,99	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	„ Sachs.-Weimar.	—	—	—	—	—	—	—	—	274,77	—
8	„ Mecklenb.-Strel.	3,17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	„ Oldenburg . .	28,17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	„ Luxemburg . .	—	—	—	—	—	6,94	—	—	—	—
11	Herzogt. Braunschweig . .	—	—	—	—	136,50	—	—	—	—	—
12	„ Sachs.-Mein.-Hild.	—	—	—	—	—	—	—	—	264,48	—
13	„ Sachs.-Altenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	60,71	—
14	„ Sachs.-Cob.-Goth.	—	—	—	—	—	—	—	—	286,41	—
15	„ Anhalt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Fürstent. Schwarzb.-Rudst.	—	—	—	—	—	—	—	—	106,10	—
17	„ Schwarzb.-Sond.	—	—	—	—	—	—	—	—	75,35	—
18	„ Waldeck	—	—	—	—	36,15	—	—	—	—	—
19	„ Reuß j. L. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	47,52	—
20	„ Reuß ä. L. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	8,95	—
21	„ Schaumbg.-Lippe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	„ Lippe-Detmold .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Freie Hansestadt Bremen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Freie u. Hansestadt Hamburg	37,87	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	„ „ „ Lübeck .	3,71	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Königreich der Niederlande	—	—	—	—	—	2,40	—	—	—	16,5
27	Kaiserreich Österr.-Ungarn	—	—	3,69	—	—	—	—	—	—	—
	B. zusammen	198,77	—	3,69	—	172,65	9,34	—	—	1140,95	16,5

1) Die Kursivzahlen ergeben sich unter Berücksichtigung der in den beiden Gesetzentwürfen

Preußens auf Provinzen und außerpreußische Staatsgebiete.

Verwaltungsbehörden Bezirk: Frankfurt a. M.	Halle a. S.	Hannover	Kattowitz	Königsberg i. Pr.	Magdeburg	Mainz	Münster i. W.	Posen	St. Johann-Saarbr.	Stettin	Zusammen	2. Eisenbahnen unter Staatsaufsicht	1 und 2 zusammen
Kilometer												km	km
28,81	1919,01	1818,83	1341,35	1992,18	1790,87	1057,92	1229,19	1916,91	911,80	1770,81	32574,18 [1]	3415,48 [1]	35989,66
											33513,10	*2476,56*	
—	—	—	—	1950,45	—	—	—	—	—	—	1976,67	342,52	2319,19
—	—	—	—	41,73	—	—	—	—	—	—	1752,05	116,76	1868,81
—	693,17	43,30	—	—	106,52	—	—	438,17	—	622,05	3091,81	625,54	3717,35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1045,98	1761,31	300,11	2061,42
—	—	—	—	—	—	—	—	1081,98	—	—	2031,54	64,99	2096,53
—	216,68	—	1329,51	—	—	—	—	396,81	—	—	3801,70	239,43	4040,93
—	787,44	99,62	—	—	1048,92	—	—	—	—	—	2586,53	245,78	2832,11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1206,27	246,18	1452,75
—	—	1224,19	—	—	188,32	—	641,88	—	—	—	2621,16	303,80	2924,90
23,50	—	204,79	—	—	—	—	566,59	—	—	—	2398,49	466,86	2865,35
08,53	—	38,05	—	—	—	13,70	—	—	—	—	1737,00	36,82	1773,82
92,13	—	—	—	—	—	184,43	19,65	—	865,79	—	3674,58	333,65	4008,23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90,68	90,68
34,38	1697,29	1610,15	1329,51	1992,18	1343,76	198,13	1228,12	1916,91	865,79	1668,03	28638,53 [1]	3413,42 [1]	32052,37
											29577,87	*2474,56*	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,22	—	0,22	—	0,22
38,75	—	—	—	—	—	6,39	—	—	—	—	62,64	—	62,64
—	141,49	—	—	—	—	—	—	—	—		141,49	—	141,49
—	—	—	—	—	—	59,05	—	—	—	—	59,05	—	59,05
55,67	—	—	—	—	—	794,35	—	—	—	—	1250,62	—	1250,62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,25	156,24	—	156,24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	274,77	—	274,77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72,53	75,70	—	75,70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,79	—	73,96	—	73,96
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,94	—	6,94
—	—	38,66	—	—	259,54	—	—	—	—	—	434,70	—	434,70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	264,48	—	264,48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,71	—	60,71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	286,41	—	286,41
—	80,26	—	—	—	187,37	—	—	—	—	—	267,83	—	267,83
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106,10	—	106,10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,35	—	75,35
—	—	3,87	—	—	—	—	—	—	—	—	40,02	2,06	42,08
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47,62	—	47,62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,02	—	8,02
—	—	24,32	—	—	—	—	—	—	—	—	24,32	—	24,32
—	—	94,10	—	—	—	—	—	—	—	—	94,10	—	94,10
—	—	44,41	—	—	—	—	1,07	—	—		45,48	—	45,48
—	—	3,32	—	—	—	—	—	—	—		40,99	—	40,99
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		3,77	—	3,77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		18,77	—	18,77
—	—	—	11,84	—	—	—	—	—	—	—	15,53	—	15,53
94,43	221,75	208,68	11,84	—	447,11	859,79	1,07	—	46,01	102,57	3935,23	2,06	3937,29

[1] vom 23. März 1903 zum Ankauf für den preußischen Staat vorgesehenen Privatbahnen.

Digitized by Google

Die Aufwendungen des Staates für den Bau neuer Bahnen seit dem Jahre 1880 stellen sich wie folgt:

A. Linien für Rechnung des Staates					Länge der Bahnen km	Vom Staate aufgewendete und noch aufzuwendende Beträge ℳ
I.	Gesetz vom	7. März	1880	. . .	36,0	1 600 000
	„ „	21. Mai	1883	. . .		150 000 [1]
II.	„ „	9. März	1880	. . .	484,1	50 550 350
	„ „	18. Dezember	1880	. . .		
	„ „	4. April	1884	. . .		120 000 [2]
III.	„ „	25. Februar	1881	. . .	475,2	37 285 500
IV.	„ „	28. März	1882	. . .	17,0	5 000 000
V.	„ „	15. Mai	1882	. . .	537,8	47 038 000
	„ „	21. „	1883	. . .		157 000 [3]
	„ „	10. „	1890	. . .		488 466 [3]
						204 000 [4]
VI.	„ „	21. „	1883	. . .	457,3	54 453 000
	„ „	10. „	1890	. . .		230 000 [5]
VII.	„ „	4. April	1884	. . .	759,3	69 827 000
	„ „	20. Juni	1891	. . .		550 000 [6]
VIII.	„ „	7. Mai	1885	. . .	587,1	49 484 000
	„ „	8. April	1889	. . .		382 000 [7]
	„ „	10. Mai	1890	. . .		160 000 [8]
	„ „	20. Juni	1891	. . .		85 000 [9]
IX.	„ „	19. April	1886	. . .	603,1	52 907 000
	„ „	11. Mai	1888	. . .		350 000 [10]
	„ „	20. Juni	1891	. . .		1 200 000 [11]
	„ „	6. „	1892	. . .		372 000 [12]
	„ „	3. Juli	1893	. . .		620 000 [13]

[1]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Cölbe—Laasphe.

[2]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Walburg—Großalmerode.

[3]) Weitere Zuschüsse zu den Grunderwerbskosten der Bahn Prüm—St. Vith—Montjoie—Rothe Erde mit Zweigbahn nach Malmedy.

[4]) Desgleichen der Bahn Ahrweiler—Adenau.

[5]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Solingen—Vohwinkel.

[6]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Cönnern—Calbe a./S.

[7]) Mehrkosten für den Bau der Bahnen { Glatz—Rückers 330 000 ℳ, Fulda—Gersfeld 52 000 „ .

[8]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Wissen—Morsbach.

[9]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Hildesheim—Braunschweig.

[10]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Elberfeld—Cronenberg.

[11]) Mehrkosten für den Bau der Bahnen { Ottmachau—Landesgrenze (Lindewiese) 800 000 ℳ, Fulda—Tann 400 000 ℳ.

[12]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Dt. Wette—Groß-Kunzendorf.

[13]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Ratibor—Landesgrenze (Troppau).

Digitized by Google

		Länge der Bahnen km	Vom Staate aufgewendete und noch aufzuwendende Beträge ℳ
X.	Gesetz vom 1. April 1887	573,0	47 938 000
	„ „ 10. Mai 1890		330 000 [1]
	„ „ 6. Juni 1892		2 810 000 [2]
XI.	„ „ 11. Mai 1888	600,1	77 637 000
	„ „ 6. Juni 1892		1 155 000 [3]
	„ „ 8. April 1895		750 000 [4]
XII.	„ „ 8. „ 1889	392,2	36 248 000
	„ „ 6. Juni 1892		460 000 [5]
XIII.	„ „ 10. Mai 1890	903,3	117 396 000
XIV.	„ „ 20. Juni 1891	247,9	36 008 000
XV.	„ „ 6. „ 1892	184,5	26 289 000
XVI.	„ „ 3. Juli 1893	249,6	31 487 000
XVII.	„ „ 29. April 1894	354,8	35 674 000
XVIII.	„ „ 8. „ 1895	427,5	45 263 000
XIX.	„ „ 3. Juni 1896	665,1	57 503 000
	„ „ 20. Mai 1902		827 000 [6]
	Gesetzentwurf vom 25. Februar 1903 .		480 000 [7]
XX.	Gesetz vom 8. Juni 1897	598,3	59 416 000
	„ „ 20. Mai 1902		3 455 000 [8]
	Gesetzentwurf vom 25. Februar 1903 .		288 000 [9]

[1] Mehrkosten für den Bau der Bahn Jerxheim—Nienhagen.

[2] Mehrkosten für den Bau der Bahnen: Neusalz a. O.—Freystadt—Sagan/Reisicht 610 000 ℳ, Zella-Mehlis—Schmalkalden—Klein-Schmalkalden 2 200 000 ℳ.

[3] Mehrkosten für den Bau der Bahnen: Strehlen—Grottkau mit Glambach—Wansen 635 000 ℳ, Ohrdruf—Gräfenroda 420 000 ℳ, Weilburg—Laubuseschbach 100 000 ℳ.

[4] Mehrkosten für den Bau der Bahn Triptis—Blankenstein.

[5] Mehrkosten für den Bau der Bahn Nimptsch—Gnadenfrei.

[6] Mehrkosten für den Bau der Bahnen: Friedrichsdorf—Friedberg i. Hessen 450 000 ℳ, Kreuzau—Heimbach 377 000 ℳ.

[7] Mehrkosten für den Bau der Bahn Paderborn—Brackwede.

[8] Mehrkosten für den Bau der Bahnen: Petersdorf—Ober-Polaun (Grünthal) 2 640 000 ℳ, Kirchberg i. Hunsrück—Hermeskeil 815 000 ℳ.

[9] Mehrkosten für den Bau der Bahn Wülfrath—Ratingen (West).

Digitized by Google

		Länge der Bahnen km	Vom Staate aufgewendete und noch aufzuwendende Beträge ℳ
XXI.	Gesetz vom 20. Mai 1898	648,8	73 982 000
	„ „ 20. „ 1902		237 000 [1]
	Gesetzentwurf vom 25. Februar 1903 .		938 000 [2]
XXII.	Gesetz vom 25. Mai 1900	669,6	91 660 000
	„ „ 20. „ 1902		562 000 [3]
	Gesetzentwurf vom 25. Februar 1903 .		4 300 000 [4]
XXIII.	Gesetz vom 20. Mai 1902	697,2	91 795 000
XXIV.	Gesetzentwurf vom 25. Februar 1903 .	579,1	72 476 000
	zusammen .	11 749,2	1 290 577 316
	B. Linien unter Beteiligung des Staates.		
I.	Gesetz vom 9. März 1880	238,3	2 288 000
	Gesetzentwurf vom 25. Februar 1903 .		115 630 [5]
II.	Gesetz vom 23. Februar 1881	181,6	2 755 000 [6]
III.	„ „ 21. Mai 1883	7,0	38 200
IV.	„ „ 4. April 1884	131,0	2 999 700
V.	„ „ 17. Mai 1884	44,5	360 000
VI.	„ „ 19. April 1886	44,7	550 000
VII.	„ „ 11. Mai 1888	37,2	500 000
VIII.	„ „ 29. April 1894	16,5	113 000
IX.	„ „ 3. Juni 1896	54,7	818 000
X.	„ „ 25. Mai 1900	126,0	4 000 000
XI.	durch den Etat	12,0	120 640
	zusammen	893,5	14 658 170
	Hierzu Betrag von A	11 749,2	1 290 577 316
	insgesamt	12 642,7	1 305 235 486

[1]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Lage—Bielefeld 237 000 ℳ.

[2]) Mehrkosten für den Bau der Bahnen { Schleusingen—Ilmenau 664 000 ℳ, Bergneustadt—Olpe 274 000 ℳ

[3]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Querfurt—Vitzenburg 562 000 ℳ

[4]) Mehrkosten für den Bau der Bahn Osterfeld—Hamm i. W.

[5]) Weitere Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm—Kolberger Eisenbahngesellschaft durch Übernahme von 104 000 ℳ neuer Stammaktien = 115 630 ℳ.

[6]) Beihilfe zu inzwischen verstaatlichten Unternehmungen der ehemaligen Rechte Oderufer- und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft.

Google

	Länge der Bahnen km	Vom Staate aufgewendete und noch aufzuwendende Beträge ℳ
Hiervon entfallen auf:		
A. Vollbahnen:		
1. Staatsbahnen	786,5	173 964 000
2. Privatbahnen mit Staatsbeteiligung . .	251,2	5 799 700
B. Nebenbahnen:		
1. Staatsbahnen	10 962,7	970 091 316
2. Privatbahnen mit Staatsbeteiligung . .	642,3	8 858 470
Hierzu für Betriebsmittel, zu A und B, vorgesehen in den Gesetzen vom:		
21. Mai 1883	—	7 030 000
4. April 1884	—	11 390 000
7. Mai 1885	—	8 945 000
19. April 1886	—	9 111 000
1. „ 1887	—	8 595 000
11. Mai 1888	—	9 146 000
8. April 1889	—	5 883 000
10. Mai 1890	—	18 559 000
20. Juni 1891	—	5 241 000
6. „ 1892	—	3 690 000
3. Juli 1893	—	4 992 000
29. April 1894	—	6 804 000 [1]
8. „ 1895	—	8 550 000
3. Juni 1896	—	6 651 000
8. „ 1897	—	5 988 000
20. Mai 1898	—	6 488 000
25. „ 1900	—	6 696 000
20. „ 1902	—	6 972 000
Gesetzentwurf vom 25. Februar 1903	—	5 791 000
wie oben . .	12 642,7	1 305 235 486

[1] Für die Bahnlinien Probstzella—Wallendorf und Schieder—Blomberg sind die Beträge zur Anschaffung von Betriebsmitteln mit 320 000 ℳ und 130 000 ℳ bereits unter den Baukosten zu B 1 enthalten.

Digitized by Google

Hiervon entfallen auf:	km	ℳ
A. Staatsbahnen (einschl. Betriebsmittel)	11 749,2	1 290 577 316
B. Privatbahnen mit Staatsbeteiligung .	893,5	14 658 170
zusammen	12 642,7	1 305 235 486

Zur Deckung dieses Betrages von 1 305 235 486 ℳ stehen die Gesellschaftsfonds der verstaatlichten Bahnen, ersparte Bestände von Baufonds, verfallene Kautionen usw. in Höhe von rund . . . 198 000 000 ℳ

die Barzuschüsse der Interessenten usw. zu den Baukosten der Linien des Gesetzes vom 8. April 1895 (870 000 ℳ), des Gesetzes vom 3. Juni 1896 (465 000 ℳ), des Gesetzes vom 8. Juni 1897 (676 000 ℳ), des Gesetzes vom 20. Mai 1898 (200 000 ℳ), des Gesetzes vom 25. Mai 1900 (600 000 ℳ) und des Gesetzes vom 20. Mai 1902 (600 000 ℳ) in Höhe von . . . . . [1]) 3 411 000 „

sowie der von der großherzogl. hessischen Regierung auf den vorläufigen Anteil Preußens an dem Kaufpreise für die hessische Ludwigsbahn zurückzuerstattende Betrag von mindestens . . . . . 14 000 000 „

der Zuschuß des Reichs zu den Baukosten der Linien des Gesetzes vom 25. Mai 1900 in Höhe von . . . 5 026 400 „

zur Verfügung.

Nach Abzug dieser Summe von dem obigen Gesamtbedarf von . . . . . 1 305 235 486 „

sind daher noch rund . . . . . 1 084 798 086 ℳ

durch Staatsschuldverschreibungen beschafft oder noch zu beschaffen. Mit diesen Aufwendungen ist der Bau von im ganzen 366 Linien (darunter 345 für Rechnung und 21 unter Beteiligung des Staates) mit einer Gesamtlänge von 12 642,7 km gesichert worden.

Wie bisher, folgt nachstehend wiederum eine Übersicht über die Befriedigung der außerordentlichen Geldbedürfnisse der Eisenbahnverwaltung seit dem Jahre 1879/80.

Es sind seit 1879 bewilligt und beantragt:

a) durch das Extraordinarium des Etats . . 851 790 520 ℳ
b) durch besondere Gesetze . . . . . 1 931 776 106 „

zusammen . 2 783 566 626 ℳ

[1]) Vgl. Archiv 1896 S. 567 Anmerkung.

Digitized by Google

Diesem Betrag stehen gegenüber:

1.	die dem Staate anheimgefallenen Fonds der verstaatlichten Privatbahnen usw. von rund	198 000 000 ℳ
2.	a) Zuschüsse der Interessenten zu den Baukosten der Linien des Gesetzes vom 8. April 1895, vom 3. Juni 1896, vom 8. Juni 1897, vom 20. Mai 1898, vom 25. Mai 1900 und des Gesetzes vom 20. Mai 1902	3 411 000 „
	b) Zuschuß des Reichs zu den Baukosten der Linien des Gesetzes vom 25. Mai 1900 in Höhe von . .	5 026 400 „
3.	der von der großherzogl. hessischen Regierung auf den vorläufigen Anteil Preußens an dem Kaufpreis für die Hessische Ludwigsbahn zurückzuerstattende Betrag von mindestens	14 000 000 „
4.	die Reinüberschüsse der Eisenbahnverwaltung:	
	a) vor dem Inkrafttreten des Garantiegesetzes vom 27. März 1882 rund	69 254 000 „
	b) nach Inkrafttreten dieses Gesetzes bis Ende 1903[1])	4 410 948 000 „
	c) die zur Tilgung der Prioritätsanleihen und sonstigen Darlehne der verstaatlichten Bahnen, sowie zur Tilgung von Aktien solcher Bahnen bis 1903 verwendeten und vorgesehenen Beträge von rund .	135 034 000 „
	zusammen .	4 835 673 400 ℳ

Es bleiben hiernach hinter dieser Summe von 4 835 673 400 ℳ die Aufwendungen für die vorbezeichneten Erweiterungen und Ergänzungen des Staatseisenbahnnetzes von zusammen rund 2 783 566 000 ℳ um rund 2 052 106 000 ℳ zurück, sodaß durch diese Erweiterungen usw. eine Vermehrung der Staatseisenbahnkapitalschuld überhaupt nicht eingetreten ist. Außerdem sind noch zu berücksichtigen die bei den einzelnen Krediten schon jetzt erzielten und daher gelöschten Ersparnisse, die betragen bei den

a) neuen Bahnen rund	37 600 000 ℳ
b) sonstigen Bauausführungen und Beschaffungen rund	10 700 000 „
zusammen .	48 300 000 ℳ

Endlich kommt noch in Betracht, daß für Ergänzungsanlagen aus dem Ordinarium des Etats bis Ende des Etatsjahres 1903 insgesamt rund 149 108 000 ℳ verwendet und vorgesehen sind.

[1]) 1902 und 1903 nach dem Etat.

Digitized by Google

Der Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung

für das Etatsjahr 1903.

Von

Schremmer, Geheimer Rechnungsrat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten

---

Der Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1903 ist wieder durch die ungünstige Lage des Handels und der Industrie beeinflußt worden. Er enthält in großen Gruppen die folgenden Ansätze:

	Betrag für das Etatsjahr 1903 ℳ	Der vorige Etat setzt aus ℳ	Mithin sind für 1903 mehr ℳ	Mithin sind für 1903 weniger ℳ
Ordentliche Einnahmen.				
Betriebseinnahmen der vom Staate verwalteten Eisenbahnen.				
Aus dem Personen- und Gepäckverkehr	389 750 000	390 028 000	—	278 000
Aus dem Güterverkehr . .	893 440 000	934 715 000	—	41 275 000
Sonstige Einnahmen . . .	89 665 000	87 208 000	2 457 000	—
Summe	1 372 855 000	1 412 041 900	—	39 186 900
Anteil Badens an den Betriebsausgaben für die auf badischem Gebiet belegenen Strecken der Main-Neckar-Eisenbahn . . .	1 805 000	—	1 805 000	—
Main-Neckar-Eisenbahn, Anteil an dem Reinertrage	—	559 017	—	559 017
Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenbahn, Anteil an der Bruttoeinnahme	693 118	713 967	—	20 849

Digitized by Google

	Betrag für das Etatsjahr 1903 ℳ	Der vorige Etat setzt aus ℳ	Mithin sind für 1903 mehr ℳ	Mithin sind für 1903 weniger ℳ
Privateisenbahnen, bei denen der Staat beteiligt ist, Dividenden .	200 809	196 855	3 954	—
Sonstige Einnahmen . .	450 000	450 000	—	—
Summe der **ordentlichen Einnahmen**	1 376 003 927	1 413 961 739	—	37 957 812
Außerordentliche Einnahmen.				
Beiträge Dritter zu einmaligen und außerordentlichen Ausgaben	3 811 500	2 366 000	1 445 500	—
Summe **aller Einnahmen** . . .	1 379 815 427	1 416 327 739	—	36 512 312
Dauernde Ausgaben.				
Betriebsausgaben für die vom Staate verwalteten Eisenbahnen.				
Besoldungen der etatsmäßigen Beamten	194 078 000	189 091 000	4 987 600	—
Wohnungsgeldzuschüsse für dieselben	24 119 400	23 291 300	828 100	—
Zur Remunerirung von Hilfsarbeitern, zu Löhnen und Stellenzulagen usw. . . .	120 008 300	123 028 500	—	3 020 200
Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder usw. . .	32 454 000	32 510 000	—	56 000
Remunerationen und Unterstützungen, auch für ausgeschiedene Beamte und deren Hinterbliebene, sowie Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene.	5 066 000	4 881 500	184 500	—
Für Wohlfahrtszwecke . . .	25 683 000	24 986 800	696 200	—

Digitized by Google

	Betrag für das Etatsjahr 1903 ℳ	Der vorige Etat setzt aus ℳ	Mithin sind für 1903 mehr ℳ	Mithin sind für 1903 weniger ℳ
Für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien	108 607 000	109 275 000	—	668 000
Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen . . .	175 893 000	171 477 000	4 416 000	—
Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen	146 973 000	145 259 000	1 714 000	—
Sonstige Ausgaben	42 887 200	43 504 400	—	—
Summe . .	875 769 500	867 304 500	8 465 000	—
Anteil Hessens an den Ergebnissen der gemeinschaftlichen Verwaltung des preußischen und hessischen Eisenbahnbesitzes . .	10 430 000	10 512 691	—	82 691
Anteil Badens an den Betriebseinnahmen für die auf badischem Gebiet belegenen Strecken der Main-Neckar-Eisenbahn . . .	2 725 000	—	2 725 000	—
Main-Neckar-Eisenbahn, besondere Ausgaben . .	—	50 786	—	50 786
Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenbahn, besondere Ausgaben . . .	59 600	49 000	10 600	—
Zinsen und Tilgungsbeträge für Eisenbahnanleihen usw.	3 153 000	3 153 000	—	—
Ministerialabteilungen für das Eisenbahnwesen.				
Besoldungen der etatsmäßigen Beamten	874 258	860 072	14 186	—
Wohnungsgeldzuschüsse für dieselben	146 220	145 680	540	—

Digitized by Google

	Betrag für das Etatsjahr 1903 ℳ	Der vorige Etat setzt aus ℳ	Mithin sind für 1903 mehr ℳ	Mithin sind für 1903 weniger ℳ
Andere persönliche Ausgaben einschließlich der Zentral-Fonds für die gesamte Eisenbahnverwaltung . .	347 500	302 000	45 500	—
Sonstige Ausgaben einschl. der Kosten des Landeseisenbahnrates	263 800	252 800	11 000	—
Für Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen	200 000	200 000	—	—
Summe . .	1 831 778	1 760 552	71 226	—
Dispositionsbesoldungen, Wartegelder und Unterstützungen . . .	875 000	930 000	—	55 000
Summe der **dauernden Ausgaben**	894 843 878	883 760 529	11 083 349	—
Einmalige und außerordentliche Ausgaben	91 663 000	91 640 500	22 500	—
Summe **aller Ausgaben**	986 506 878	975 401 029	11 105 849	—
Abschluß des Ordinariums.				
Die ordentlichen Einnahmen betragen	1 376 003 927	1 413 961 739	—	37 957 812
Die dauernden Ausgaben dagegen	894 843 878	883 760 529	11 083 349	—
Mithin Überschuß im Ordinarium	481 160 049	530 201 210	—	49 041 161

Auf den Überschuß im Ordinarium von . . . . 481 160 049 ℳ
sind zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld im Sinne des Eisenbahngarantiegesetzes nach den Bestimmungen dieses Gesetzes in Rechnung zu stellen . . . . . 134 794 028 „

bleiben . 346 366 021 ℳ.

Digitized by Google

Der rechnungsmäßig sich ergebende Überschuß ist von der Eisenbahnkapitalschuld abzuschreiben. Soweit dieser Überschuß nicht zur Deckung eines Defizits im Staatshaushalt erforderlich ist, ist er in erster Linie bis zur Höhe von 30 000 000 ℳ zur Bildung oder Ergänzung eines außeretatsmäßigen Dispositionsfonds zur Vermehrung der Betriebsmittel sowie zur Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen und zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines durch Verkehrssteigerung hervorgerufenen, nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen zu verwenden.

Abschluß des Extraordinariums.	Betrag für das Etatsjahr 1903 ℳ	Der vorige Etat setzt aus ℳ	Mithin sind für 1903 mehr ℳ	Mithin sind für 1903 weniger ℳ
Die außerordentlichen Einnahmen betragen . . .	3 811 500	2 366 000	1 445 500	—
Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben betragen	91 663 000	91 640 500	22 500	—
Mithin Zuschuß im Extraordinarium	87 851 500	89 274 500	—	1 423 000

Das Extraordinarium ist auch für 1903, ungeachtet des minder günstigen Abschlusses des Ordinariums, nur um 1 423 000 ℳ niedriger bemessen, als für 1902. Es umfaßt in 202 Titeln wieder umfangreiche Bauten und Betriebsmittelbeschaffungen für preußische Strecken. Hessen stellt die für diese Zwecke auf den hessischen Strecken erforderlichen Mittel von 4 071 000 ℳ vertragsmäßig besonders zur Verfügung.

Die reinen Betriebseinnahmen der preußisch-hessischen Strecken sind veranschlagt für das Etatsjahr 1903 zu . . . . . 1 372 855 000 ℳ
und die reinen Betriebsausgaben zu . . . . . 875 769 500 „

demnach Betriebsüberschuß 497 085 500 ℳ.

Gegen die wirklichen Ergebnisse im Etatsjahr 1901 ist bei der Betriebsverwaltung im ganzen eine Mehreinnahme von . 19 132 339 ℳ
und eine Mehrausgabe von . . . . . 39 800 569 „

mithin ein Minderüberschuß von 20 668 230 ℳ

Digitized by Google

angenommen. Gegen den Etat für 1902 ergibt sich ein Minderüberschuß von 47 651 900 ℳ.

Die Veranschlagung der Betriebseinnahmen und Ausgaben bezieht sich auf die preußisch-hessischen Strecken einschließlich der Main-Neckar-Bahn mit den anschließenden Nebenbahnen. Die Hineinziehung der letztgenannten Bahnen in die Veranschlagung beruht auf einem im Jahre 1902 zwischen Preußen, Hessen und Baden getroffenen Abkommen. Der Ausgleich mit Baden erfolgt dadurch, daß die auf die badischen Strecken der Main-Neckar-Bahn nach den vertraglichen Bestimmungen entfallenden Betriebseinnahmen, die an Baden abzuführen sind, zum vollen Betrag unter einem neuen Etatskapitel in Ausgabe, die auf die badischen Strecken entfallenden Ausgaben, die von Baden zu erstatten sind, dagegen zum vollen Betrag unter einem neuen Etatskapitel in Einnahme gestellt werden. Die danach sich berechnenden Ansätze sind im Vorstehenden näher angegeben. Im ganzen bezieht sich die Veranschlagung auf Strecken mit einer Betriebslänge am Ende des Etatsjahres 1903 von 32 534,22 km (mittlerer Jahresdurchschnitt 32 232,80 km); davon sollen im Laufe des Etatsjahres 1903 491,50 km erst eröffnet werden. Außerdem sind einbegriffen die Einnahmen und Ausgaben der preußischen Schmalspurbahnen Hildburghausen—Friedrichshall (30 km) und Eisfeld—Unterneubrunn (18 km), sowie der verpachteten preußischen schmalspurigen Eisenbahnen im oberschlesischen Hüttengebiet (136,31 km). Von der angegebenen Bahnlänge von 32 534,22 km entfallen 20 407,71 km auf Hauptbahnen und 12 126,51 km auf Nebenbahnen.

Bei den Verkehrseinnahmen ist gegen das Etatsjahr 1901 im Personen- und Gepäckverkehr sowie im Güterverkehr eine Verkehrssteigerung nicht angenommen. Gegen die wirklichen Einnahmen für das Etatsjahr 1901 sind im Personen- und Gepäckverkehr = 6 331 500 ℳ und im Güterverkehr = 9 266 466 ℳ mehr veranschlagt. Das Mehr ist lediglich für die Main-Neckar-Bahn sowie für neue Bahnen berechnet.

Die sonstigen Einnahmen der Betriebsverwaltung sind etwas höher wie im Vorjahr veranschlagt.

Die etatsmäßigen Beamtenstellen, die im Etatsjahr 1900 auf 123 944, für 1901 auf 127 833 und für 1902 auf 128 928 vermehrt sind, betragen nunmehr 132 635. Von diesen Beamten erhalten 26 287 Dienstwohnung. Gegen 1902 sind also 3 707 Beamtenstellen und 764 Dienstwohnungen zugekommen.

Von besonderem Interesse sind die Ausgaben für die Kohlenbeschaffung, deren Zusammensetzung folgende Tabelle ersichtlich macht:

Digitized by Google

Kohlen und Koks.	Es sind veranschlagt		
	im Gewicht von Tonnen	im Gesamtkostenbetrag von ℳ	Durchschnittspreis für 1 Tonne ℳ
A. Steinkohlen.			
Westfälischer Bezirk	2 702 750	29 054 600	10,75
Oberschlesischer Bezirk	2 114 500	22 002 600	10,36
Niederschlesischer Bezirk	187 500	2 431 900	12,97
Saarbezirk	252 510	3 651 300	14,46
Wurm- und Indebezirk	138 850	1 334 300	9,61
Sonstige	14 000	133 400	9,53
Summe A . . .	5 440 110	58 603 100	10,77
B. Steinkohlenbriketts.			
Westfälischer Bezirk	642 720	7 597 000	11,82
Oberschlesischer Bezirk	92 200	960 700	10,42
Sonstige	12 400	223 200	18,00
Summe B . . .	747 320	8 780 900	11,75
C. Koks.			
Westfälischer Bezirk	37 820	594 200	15,71
Niederschlesischer Bezirk	27 830	457 200	16,43
Sonstige	3 000	41 900	13,97
Summe C . . .	68 650	1 093 300	15,93
D. Braunkohlen und Braunkohlenbriketts. . . .	128 140	1 100 700	8,59
Zusammen Kohlen und Koks . .	6 384 220	69 583 000	10,90

In dem Durchschnittspreis für die Tonne ist eine wesentliche Änderung nicht eingetreten. Darin sind die auf den eigenen Betriebsstrecken entstehenden Frachtkosten nicht enthalten.

Die Ausgaben für Oberbaumaterialien verteilen sich in folgender Weise:

Digitized by Google

Oberbaumaterialien.	Es sind veranschlagt		
	im Gewicht von Tonnen	im Gesamtkostenbetrag von ℳ	Durchschnittspreis für 1 Tonne ℳ
1. Schienen	189 530	22 554 000	119,0
2. Kleineisenzeug	80 650	12 492 000	154,89
3. Eiserne Lang- u. Querschwellen	111 750	12 293 000	110,0
Zusammen Oberbaumaterialien ausschließlich Weichen . .	381 930	47 339 000	—
4. Weichen nebst Zubehör . . .	—	6 987 000	—
Zusammen Oberbaumaterialien	—	54 326 000	—

Die angesetzten Preise halten sich in mäßigen Grenzen.

Die zur Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen vorgeschenen 146 973 000 ℳ verteilen sich auf:

	Betrag	
	im einzelnen ℳ	im ganzen ℳ
Löhne der Werkstättenarbeiter	—	52 752 000
Beschaffung der Werkstattsmaterialien .	—	31 582 000
Sonstige Ausgaben	—	7 339 000
Beschaffung ganzer Fahrzeuge:		
Lokomotiven	28 607 000	
Personenwagen	11 575 000	
Gepäck- und Güterwagen	15 118 000	55 300 000
Summe	—	146 973 000

Für neue Betriebsmittel sind 300 000 ℳ mehr wie für 1902 vorgesehen.

Es sollen neu beschafft werden:

503 Lokomotiven,

664 Personenwagen,

5 190 Gepäck- und Güterwagen.

Die Erneuerung ist in dem Umfang angenommen, daß voller Ersatz für die voraussichtliche Ausrangierung beschafft und die Leistungsfähigkeit des Wagenparks auf gleicher Höhe erhalten wird.

Digitized by Google

Aus den sonstigen Ausgaben sind zunächst die zu Steuern, Kommunalabgaben und öffentlichen Lasten vorgesehenen Mittel von 12 705 000 ℳ hervorzuheben. — Dieselben bleiben hinter dem Etatsansatz für 1902 um 1 426 000 ℳ zurück, eine Folge des Rückganges des Betriebsüberschusses. Die unter den sonstigen Ausgaben veranschlagten Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze sind mit 3 876 100 ℳ angesetzt.

Von der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn (52,38 km), die sich im preußischen Eigentum befindet und von Oldenburg betrieben wird, erhält Preußen einen gewissen Anteil von der Roheinnahme. Für das Kalenderjahr 1903 ist dieser Anteil zu 693 118 ℳ veranschlagt und im Etat vorgesehen. Derselbe bleibt hinter dem für 1902 veranschlagten Anteil um 20 849 ℳ zurück. Die für die Bahn in Ausgabe vorgesehenen 59 600 ℳ sind solche Oldenburg nicht zur Last fallenden Kosten, die Preußen zu Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahn aufwenden muß.

Die veranschlagten, lediglich Preußen zufallenden Dividenden von Privateisenbahnen, bei denen der Staat mit Aktien beteiligt ist, beziehen sich auf folgende Eisenbahnen:

1.	Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn . .	34 900 ℳ
2.	Altdamm-Kolberger Eisenbahn	60 500 „
3.	Stargard-Küstriner „	60 000 „
4.	Kreis Oldenburger „	20 484 „
5.	Prignitzer „	18 925 „
6.	Kreis Altenaer Schmalspureisenbahn . . .	6 000 „
	zusammen . . .	200 809 ℳ
	gegen 1902 mehr	3 954 „.

Mit der Übernahme des braunschweigischen Eisenbahnunternehmens ging auf Preußen die Verzinsung und Tilgung der $4^1/_2{}^0/_0$igen Anleihe dieses Unternehmens nach dem Privileg vom 16. Juli 1874, sowie die Verpflichtung zur Zahlung einer Annuität an die herzoglich braunschweigische Staatsregierung von jährlich 2 625 000 ℳ über.

Diese Verpflichtungen erfordern einen Kostenaufwand von zusammen 3 153 000 ℳ, der unter dem Abschnitt „Zinsen und Tilgungsbeträge“ vorgesehen ist. Von der $4^1/_2{}^0/_0$igen Anleihe werden am Schlusse des Etatsjahres 1903 noch 5 598 300 ℳ zu tilgen sein. Die Annuität ist bis einschließlich 1932 zu leisten.

Sämtliche sonstige für die preußischen Staatsbahnen aufgenommenen Anleihen werden, soweit sie inzwischen nicht gekündigt oder getilgt sind, von der preußischen Hauptverwaltung der Staatsschulden ver-

(Fortsetzung des Textes S. 606.)

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6	7
	Rechnungsmäßige			Auf den Überschuß (Spalte 4) sind angerechnet		
Etatsjahr	Gesamteinnahme der Eisenbahnverwaltung	Gesamtausgabe der Eisenbahnverwaltung	Überschuß	zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld	zur Ausgleichung eines Defizits im Staatshaushalt, welches andernfalls durch Anleihen hätte gedeckt werden müssen, bis zur Höhe von 2 200 000 ℳ	zusammen
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1882	433 170 321,03	295 058 744,27	138 111 576,76	95 756 845,32	—	95 756 845,32
1883	564 390 091,37	416 540 946,83	147 849 144,54	109 848 924,05	2 200 000	112 048 924,05
1884	585 486 642,74	399 399 587,25	186 087 055,49	140 543 558,12	—	140 543 558,12
1885	651 874 592,11	458 047 118,48	193 827 473,63	156 452 087,62	2 200 000	158 652 087,62
1886	686 209 461,20	460 976 857,90	225 232 603,30	157 618 565,04	—	157 618 565,04
1887	733 628 453,69	460 259 464,05	273 368 989,64	164 376 724,04	—	164 376 724,04
1888	791 481 480,30	494 627 994,54	296 853 485,76	163 763 590,37	—	163 763 590,37
1889	865 912 057,67	544 428 196,79	321 483 860,88	165 462 879,80	—	165 462 879,80
1890	887 798 406,20	576 357 199,92	311 441 206,28	195 904 668,99	—	195 904 668,99
1891	921 293 830,81	607 345 809,45	313 948 021,36	212 646 298,94	2 200 000	214 846 298,94
1892	922 457 124,66	586 293 154,37	336 163 970,29	215 191 356,93	2 200 000	217 391 356,93
1893	962 886 719,07	584 281 400,78	378 605 318,29	213 612 978,31	2 200 000	215 812 978,31
1894	957 936 745,72	575 834 656,53	382 102 089,19	208 423 111,37	2 200 000	210 623 111,37
1895	1 036 894 335,93	574 597 611,70	462 296 724,23	203 363 296,94	—	203 363 296,94
1896	1 106 969 873,33	603 948 428,73	503 021 444,60	196 563 307,99	—	196 563 307,99
1897	1 190 527 924,42	675 063 941,90	515 463 982,52	185 546 982,70	—	185 546 982,70
1898	1 265 147 319,92	744 532 442,21	520 614 877,71	169 387 835,47	—	169 387 835,47
1899	1 341 761 147,95	795 148 937,30	546 612 210,65	162 378 720,31	—	162 378 720,31
1900	1 394 143 307,47	845 070 580,07	549 072 727,40	152 803 900,68	—	152 803 900,68
1901	1 355 504 806,27	851 975 509,20	503 529 297,07	144 640 693,53	2 200 000	146 840 693,53
zusamm.	18 655 474 641,86	11549788582,27	7 105 686 059,59	3 414 286 326,52	15 400 000	3 429 686 326,52
Etat 1902	1 413 961 739,00	883 760 529,00	530 201 210,00	141 618 191,32	—	141 618 191,32
„ 1903	1 376 003 927,00	894 843 878,00	481 160 049,00	132 594 028,16	2 200 000	134 794 028,16

Digitized by Google

1	8	9	10	11
Etatsjahr	Demnach ist ein Reinüberschuß verblieben von	Die Staatseisenbahnkapitalschuld beträgt am Schlusse des Rechnungsjahres ohne Rücksicht auf die inzwischen stattgefundenen Abschreibungen (Grundsumme)	Von der Grundsumme der Staatseisenbahnkapitalschuld (Spalte 9) berechnen sich $^3/_4$ Prozent, bis zu deren Höhe die Tilgung der Schuld nach § 4 Absatz 1 des Gesetzes vom 27. März 1882 aus dem Reinüberschuß (Spalte 8) stattfinden soll, auf	Der Reinüberschuß (Spalte 8) beträgt demnach über den Tilgungsbetrag von $^3/_4$ Prozent (Spalte 10) hinaus mehr
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1882	42 354 731,44	2 613 664 452,09	19 602 483,39	22 752 248,05
1883	35 800 220,49	3 107 785 185,10	23 308 388,89	12 491 831,60
1884	45 543 497,37	3 774 371 277,16	28 307 784,58	17 235 712,79
1885	35 175 386,01	4 034 124 714,48	30 255 935,36	4 919 450,65
1886	67 614 038,26	4 165 744 614,51	31 243 084,61	36 370 953,65
1887	108 992 265,60	4 452 787 946,93	33 395 909,60	75 596 356,00
1888	133 089 895,39	4 494 668 803,48	33 710 016,03	99 379 879,36
1889	156 020 981,08	4 911 995 110,08	36 839 963,33	119 181 017,75
1890	115 536 537,89	5 948 477 554,35	44 613 581,66	70 922 955,63
1891	99 101 722,42	6 356 365 411,29	47 672 740,58	51 428 981,84
1892	118 772 613,36	6 537 055 810,47	49 027 918,58	69 744 694,78
1893	162 792 339,98	6 669 023 772,32	50 017 678,29	112 774 661,69
1894	171 478 977,82	6 685 817 031,42	50 143 627,74	121 335 350,08
1895	258 933 427,29	6 768 577 119,86	50 764 328,40	208 169 098,89
1896	306 458 136,61	6 858 895 427,33	51 441 715,70	255 016 420,91
1897	329 916 999,82	7 034 303 126,13	52 757 273,45	277 159 726,37
1898	351 227 042,24	7 266 016 659,37	54 495 124,95	296 731 917,29
1899	384 233 490,34	7 400 213 277,29	55 501 599,58	328 731 890,76
1900	396 268 826,72	7 551 587 931,28	56 636 903,48	339 631 917,24
1901	356 688 603,54	7 868 947 066,16	59 017 103,00	297 671 500,54
zusamm.	3 675 999 733,07	—	858 753 167,20	2 817 246 565,87
Etat 1902	388 583 018,68	8 084 998 126,18	60 637 485,95	327 945 532,73
„ 1903	346 366 020,54	8 242 335 997,98	61 817 519,99	284 548 500,55

Digitized by Google

12	13	14	15	16
Der Reinüberschuß (Spalte 8) ist von der Staatseisenbahnkapitalschuld völlig abgeschrieben und hat Verwendung gefunden				Als Staatseisenbahnkapitalschuld verbleiben am Schlusse des Rechnungsjahres nach den bis zu diesem Zeitpunkt erfolgten Abschreibungen (letztere einschließlich der abgeschriebenen Erlöse für verkaufte Grundstücke usw.)
nach § 4 Absatz 3 No. 1 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur planmäßigen Tilgung der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Termin selbstschuldnerisch übernommenen Schulden	nach § 4 Absatz 3 No. 2 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur Deckung anderweiter etatsmäßiger Staatsausgaben	nach § 4 Absatz 3 No. 2 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur Bildung oder Ergänzung eines ausseretatsmäßigen Dispositionsfonds für Zwecke der Eisenbahnverwaltung	nach § 4 Absatz 3 No. 2 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur außerordentlichen Tilgung von Staatsschulden und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen	
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
4 005 204,23	22 752 248,05	—	15 597 279,16	2 594 846 330,08
4 040 438,33	12 491 831,60	—	19 267 950,36	3 042 748 676,37
3 648 721,71	27 628 326,86	—	14 266 448,80	3 657 914 620,84
3 630 880,16	23 705 928,94	—	7 838 576,91	3 875 054 406,06
4 450 821,00	30 245 088,57	—	32 918 128,69	3 952 617 919,48
4 138 862,45	20 169 658,21	—	84 683 744,94	4 163 756 407,59
4 223 353,11	52 080 913,79	—	76 785 628,49	4 067 074 143,40
3 498 457,86	44 445 723,66	—	108 076 799,56	4 314 966 719,37
3 023 941,76	86 359 927,22	—	26 152 668,31	5 192 482 258,43
5 584 210,40	75 665 760,14	—	17 851 751,79	5 501 288 399,65
4 348 022,95	95 809 202,56	—	18 615 388,03	5 554 095 167,61
5 420 267,66	137 998 830,11	—	19 373 242,21	5 559 663 379,94
5 577 575,32	145 742 952,62	—	20 158 449,98	5 376 998 647,29
5 677 705,45	172 080 411,19	20 000 000,00	61 175 310,65	5 229 997 221,03
3 043 429,75	185 358 059,48	19 997 909,58	98 058 737,80	5 017 207 875,00
2 765 664,61	204 270 530,13	49 967 994,71	72 912 810,37	4 834 249 737,15
2 868 363,26	239 162 768,66	49 898 256,34	59 297 653,98	4 666 263 448,99
2 975 496,05	268 075 676,58	29 990 934,43	83 191 383,48	4 411 322 989,37
3 074 540,48	295 820 274,95	29 997 981,69	67 376 029,60	4 162 604 189,33
3 134 095,43	326 637 882,89	—	26 916 625,22	4 117 945 687,45
79 130 051,96	2 466 501 995,81	199 853 076,75	930 514 608,55	—
3 069 419,29	357 603 059,99	—	27 910 539,40	—
3 094 377,09	314 498 922,82	—	28 772 720,93	—

Digitized by Google

zinst und getilgt; die bezüglichen Beträge sind im Etat dieser Verwaltung vorgesehen. Die gesamten preußischen Staatsschulden, welche von der erwähnten Hauptverwaltung verzinst und getilgt werden, — also einschließlich der Schulden für allgemeine Staatszwecke — betrugen am 1. April 1903 = 6 889 403 269 ℳ, dagegen beträgt die Staatseisenbahnkapitalschuld nach der vorstehenden Tafel Spalte 9 (ohne Abschreibungen) 8 242 335 998 ℳ. Die preußischen Staatsschulden bleiben demnach hinter letzterer Summe wesentlich zurück, sie erfordern zur Verzinsung nur 235 912 162 ℳ.

Für die Ministerialabteilungen für das Eisenbahnwesen sind im ganzen 1 831 778 ℳ veranschlagt.

Die zu 875 000 ℳ veranschlagten Dispositionsbesoldungen, Wartegelder und Unterstützungen sind um 55 000 ℳ geringer, als für 1902 angesetzt. Der Minderbedarf wird durch Ableben oder Pensionierung von zur Disposition gestellten Beamten erwartet.

Der Anteil Hessens an den Ergebnissen der gemeinschaftlichen Verwaltung des preußischen und hessischen Eisenbahnbesitzes ist nach dem Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 für das Etatsjahr 1903 zu 10 430 000 ℳ veranschlagt, gegen 1902 weniger 82 791 ℳ.

Baden erhält für die auf badischem Gebiet belegenen Strecken der Main-Neckar-Bahn (38,78 km) einen reinen Anteil von (2 725 000 ℳ — 1 805 000 ℳ) = 920 000 ℳ.

Der preußische Überschuß aus dem Ordinarium der Eisenbahnverwaltung von 481 160 049 ℳ, der gegen den für 1902 um 49 041 161 ℳ zurückbleibt, unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes vom 27. März 1882 (Ges.-S. S. 214), betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten. Ein Bild über die Ausführung dieses Gesetzes seit dem Etatsjahr 1882 (1882/83) bietet die vorstehende Übersicht (S. 603—605).

Digitized by Google

Verkehrsentwicklung
des
Eisenbahn-Direktions-Bezirks Berlin
in der Zeit vom 1. April 1896 bis zum 31. März 1901.

Von Regierungs- und Baurat Platt in Berlin.

Wie der Eisenbahn-Direktions-Bezirk Berlin durch seine Lage und Bedeutung unter den anderen Bezirken eine besondere Stellung einnimmt, so auch in seinem Verkehr: hier mischen sich Fernverkehr, Verkehr der Stadtbahn und Vororte, sowie der Ringbahn eng miteinander, hier äußert sich der Einfluß aller anderen Verkehrsmittel auf die Eisenbahn lebhafter als anderswo. Es ist daher vielleicht nicht uninteressant, die Tabellen der Verkehrsstatistik des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Berlin zum Ausgangspunkt weiterer Betrachtungen zu wählen, Vergleiche zwischen den Einnahmen der letzten 5 Jahre anzustellen und die entsprechenden Schlußfolgerungen daraus zu ziehen.

Der Kundige wird viel Bekanntes finden, ohne darum dem zahlenmäßigen Nachweis seine Bedeutung abzusprechen.

Die 167 Stationen des Bezirks sind wie folgt geordnet:

I. Stadtbahn mit 15 Stationen,

II. Ringbahn „ 25 „ ,

III. Vorort- und Fernbahnen:

a) Görlitzer Bahn	mit	9	Stationen,
b) Lehrter und Hamburger Bahn	„	8	„ ,
c) Ostbahn	„	10	„ ,
d) Potsdamer Bahn	„	7	„ und dem amtlichen Reisebureau,
e) Wannseebahn	„	8	„ ,
f) Stettiner Bahn	„	8	„ ,
Seite		50	Stationen,

Digitized by Google

	Übertrag	50 Stationen.
g) Nordbahn	„	13 „
h) Schlesische Strecke	„	30 „
i) Anhalter und Dresdener Bahn	„	14 „
	zusammen	107 Stationen.

IV. Nebenbahnen, umfassend:

a) Schönholz—Kremmen	mit	11 Stationen.
b) Lichtenberg-Friedrichsfelde—Werneuchen .	„	6 „
c) Niederschöneweide-Johannisthal—Spindlersfeld	„	2 „
d) Fredersdorf—Rüdersdorf	„	1 „
	zusammen	20 Stationen.

In den Tabellen sind bei jeder Station die größten Einnahmen und Zunahmen gegenüber dem Vorjahr fett gedruckt, ebenso bei jeder Bahn. Zahlen unter 100 000 sind auf ganze Hundert, alle anderen auf ganze Tausend abgerundet.

Tabelle 1: Stadtbahn.

Eichkamp und Grunewald sind, obwohl streng genommen nicht hierher gehörend, doch der Stadtbahn zugerechnet worden.

An den Stationen Tiergarten, Bellevue, Lehrter Bahnhof, Börse und Jannowitzbrücke sieht man deutlich den Einfluß des Ausstellungsjahres 1896; denn die genannten Stationen hatten ihre größten Einnahmen 1896/97. Dasselbe wäre wahrscheinlich auch bei Savignyplatz der Fall gewesen, wenn diese Station nicht erst am 1. August 1896, als die Ausstellung bereits 3 Monate bestand und nur noch $2^1/_2$ Monate dauerte, eröffnet worden wäre.

Die größten Einnahmen im Personenverkehr hat naturgemäß der Bahnhof Friedrichstraße; und zwar bewegen sie sich dauernd in aufsteigender Linie, abgesehen vom Jahr 1897/98, das gegen das Vorjahr wegen der Ausstelluug die geringe Mindereinnahme von 10 000 ℳ aufweist. Die größte Steigerung gegenüber dem Vorjahr fand 1899 statt.

Den größten Verkehr zusammengenommen hat der Schlesische Bahnhof zu bewältigen. Das Ausstellungsjahr zeigt freilich auch hier eine um 34 000 ℳ größere Einnahme als das folgende Jahr, während sonst eine regelmäßige Zunahme stattfand. Das Jahr 1900 brachte aber nicht nur die größten Einnahmen im Personen- und Güterverkehr, sondern auch die größte Steigerung.

Beim Bahnhof Alexanderplatz, vom Ausstellungsverkehr anscheinend ganz unberührt, steigen die Einnahmen andauernd im Personen- und

Digitized by Google

Güterverkehr; größte Zunahme 1898/99, größte Einnahme 1900. Geradeso verhält es sich mit Bahnhof Zoologischer Garten und Charlottenburg, nur daß bei letzterem Bahnhof die größte Steigerung 1900 eintritt. Bellevue und Lehrter Bahnhof haben 1898/99 gegen 1897/98 wieder Zunahme, in den beiden letzten Jahren aber Abnahme; anscheinend macht sich der Einfluß der Straßenbahnen bemerkbar. Börse hat 1898/99 und 1899 noch geringe Zunahme, 1900 aber Stillstand des Verkehrs; vielleicht kann man daraus schließen, daß der Verkehr der Altstadt unter der Einwirkung der übrigen Verkehrsmittel auf der Stadtbahn nicht mehr zunimmt. Jannowitzbrücke hat dauernde Verkehrsabnahme, ähnlich Tiergarten, wo nur das Jahr 1900 noch eine kleine Steigerung ergibt. Bei Stralau-Rummelsburg, Savignyplatz und Warschauerstraße sieht man dauernde Zunahme, desgleichen bei Grunewald mit Ausnahme von 1900. Mäßig entwickelt hat sich Eichkamp. Die größte Zunahme gegen ein Vorjahr findet sich, abgesehen von Eichkamp und Savignyplatz, die erst innerhalb eines Rechnungsjahres eröffnet wurden, bei Grunewald im Jahre 1898/99 mit 36 %.

Im fünfjährigen Vergleich haben die größte Zunahme Grunewald mit 89 % und Warschauerstraße mit 60 %; es folgen Charlottenburg mit 46 %, Zoologischer Garten mit 36 %, Friedrichstraße und Schlesischer Bahnhof mit 22 %, Alexanderplatz mit 19 %, Stralau-Rummelsburg mit 15 %. Abnahmen zeigen sich bei Börse mit 3 %, bei Lehrter Bahnhof mit 7 %, bei Bellevue, Tiergarten und bei Jannowitzbrücke mit 11 %.

Das letzte Jahr bringt bei der Stadtbahn als Ganzes betrachtet die größten Einnahmen sowohl im Personen- als im Güterverkehr, während 1899 gegenüber dem Vorjahr die größte Zunahme, nämlich 6,6 % ergibt.

Tabelle II: Ringbahn.

Der Einfluß des Ausstellungsjahres macht sich nur bei den Stationen Wedding, Schönhauser Allee, Weißensee, Tempelhof, Schöneberg, Potsdamer Ringbahnhof, Lagerhof und am meisten natürlich bei Treptow geltend. Bei den geringeren Einnahmen im Jahre 1897/98 gegen 1896/97 auf der Station Schöneberg spielt vermutlich die Eröffnung von Ebersstraße auch eine gewisse Rolle, während der dauernde Rückgang in den Einnahmen sowohl hier wie beim Potsdamer Ringbahnhof auf den wachsenden Wettbewerb der übrigen Verkehrsmittel hindeutet. Dasselbe scheint in den letzten beiden Jahren bei Rixdorf, sowie 1900 bei Schmargendorf und Treptow der Fall zu sein.

Die größte Zunahme gegenüber dem Vorjahr hat Gesundbrunnen 1897/98 mit 48 %, dann mit 43 %, ferner Tempelhof 1898/99 mit 46 % und 1900 Ebersstraße mit 34 %. Die größte dauernde Steigerung der Einnahmen zeigt Gesundbrunnen, ebenso die größte Zunahme im fünf-

Digitized by Google

jährigen Vergleich mit 170 %; es folgen dann Landsberger Allee mit 125 %, Wilmersdorf-Friedenau mit 102 %, Jungfernheide mit 68 %, Prenzlauer Allee mit 62 %, Weißensee mit 58 %, Westend mit 42 %, Halensee mit 40 %, Rixdorf mit 37 %, Frankfurter Allee mit 33 %, Schönhauser Allee mit 32 %, Beußelstraße mit 28 %, Tempelhof mit 22 %, Wedding mit 5 % und Zentral-Viehof mit 1 %. Gut entwickelt hat sich namentlich Ebersstraße, ferner Putlitzstraße und Hermannstraße. Zurückgegangen sind im fünfjährigen Vergleich Treptow mit 71 % (infolge der Ausstellung 1896/97), Lagerhof mit 40 %, Potsdamer Ringbahnhof mit 23 %, Schöneberg mit 14 % und Schmargendorf mit 7 %. Die Eröffnung von Putlitzstraße hat die Einnahmen der beiden Nachbarstationen in keiner Weise berührt.

Große Abnahme gegenüber dem Vorjahr weisen auf — abgesehen vom Ausstellungsjahr — Lagerhof 1898/99 31 % und Schmargendorf 1900 21 %; der beste Beweis der Einwirkung der Straßenbahnen.

Eine dauernd gute Entwicklung findet sich bei Westend, Jungfernheide, Beußelstraße, Gesundbrunnen, Prenzlauer Allee, Weißensee, Landsberger Allee, Frankfurter Allee, Rixdorf (mit Ausnahme von 1898/99), Tempelhof (ohne 1897/98), Wilmersdorf und Halensee.

Hier bemerkt man wie bei der Stadtbahn gleichfalls im letzten Jahr die größten Einnahmen und die größte Zunahme gegenüber dem Vorjahr, nämlich 11 %.

Tabelle III: Vorort- und Fernbahnen.

a) Görlitzer Bahn.

Den größten Verkehr hat der Görlitzer Bahnhof in Berlin, dann folgen Niederschöneweide-Johannisthal, Königs-Wusterhausen, Adlershof und Grünau. Das Ausstellungsjahr macht sich nur bei Görlitzer Bahnhof, Adlershof und Grünau bemerkbar, die drei folgenden Jahre bringen bei jeder Station Mehreinnahmen, nur 1900 bei Adlershof eine Abnahme von 11 %. Wahrscheinlich spielt ein vorübergehender Rückgang in der Bebauung oder in der Anlage von Straßen eine Rolle; denn nur die Einnahmen im Güterverkehr sind gefallen, wogegen der Personenverkehr noch zugenommen hat. Die Einnahmen steigen im Vergleich zum Vorjahr am meisten bei Zeuthen 1898/99 mit 47 %, dann 1897/98 bei Baumschulenweg um 28 %, um ebensoviel 1898/99 bei Niederschöneweide-Johannisthal und Adlershof.

Im fünfjährigen Vergleich haben die größten Zunahmen Baumschulenweg mit 134 %, Zeuthen mit 123 %, Niederschöneweide-Johannisthal mit 86 % und Eichwalde mit 75 %; es folgen Königs-Wusterhausen mit 50 %

Digitized by Google

Görlitzer Bahnhof und Grünau mit 26 %, endlich Adlershof mit 11 %. Das letzte Jahr bringt zwar für die ganze Görlitzer Bahn die größte Einnahme, aber 1898/99 mit 12 % gegenüber dem Vorjahr die größte Zunahme. Die Eröffnung von Wildau verringert weder bei Zeuthen noch bei Königs-Wusterhausen die Einnahmen.

b) Lehrter und Hamburger Bahn.

Auch hier steht hinsichtlich des Verkehrs der in Berlin belegene Hamburger und Lehrter Bahnhof an der Spitze; nach ihm kommen Moabit, Spandau und Nauen. Das Ausstellungsjahr übt keinerlei Einfluß aus; denn alle Stationen haben 1897/98 höhere Einnahmen als im Vorjahr, Abnahme gegenüber dem Vorjahr bemerkt man nur um 2 % bei Station Seegefeld 1899, bei Nauen 1898/99 um 0,4 % und 1899 bei Dallgow-Döberitz um 5 %. Größere Einnahmen als das Vorjahr bringt das Jahr 1900 bei Seegefeld um 60 %, bei Dallgow-Döberitz um 31 %, 1897/98 bei Moabit um 23 % und 1900 bei Nauen um 21 %. Im fünfjährigen Vergleich nahmen die Einnahmen am meisten zu bei Dallgow-Döberitz mit 141 %, bei Moabit um 68 %, bei Finkenkrug um 65 %, bei Spandau um 41 %, bei Nauen um 29 %, beim Hamburger und Lehrter Bahnhof in Berlin um 25 % und bei Seegefeld um 13 %. Eine Abnahme findet nirgends statt. Für diese Strecke als Ganzes betrachtet bringt das letzte Jahr im Personenverkehr, das vorletzte Jahr im Güterverkehr und in der Steigerung gegenüber dem Vorjahr, aber 1900 im Gesamtverkehr die größten Einnahmen.

c) Ostbahn.

Obenan mit den jährlichen Einnahmen steht der Ostbahnhof in Berlin mit regelmäßig 3,5 bis 4 Millionen; dann folgen in weitem Abstand Lichtenberg-Friedrichsfelde, Straußberg, Viehstation Rummelsburg und Hoppegarten. Vom Einfluß des Ausstellungsjahres ist nichts zu merken, während das Jahr 1898/99 zum Vorjahr einige Mindereinnahmen zeitigt und zwar beim Ostbahnhof um 1,5 %, bei Kaulsdorf um 15 % und bei Neuenhagen um 5 %. Bei den beiden letzten Stationen scheint die in demselben Jahr stattgehabte Eröffnung der Nebenbahn Lichtenberg—Werneuchen—Wriezen eingewirkt zu haben.

Merkwürdigerweise finden sich auch 1899 Mindereinnahmen um 6 % bei Neuenhagen und um 3 % bei Fredersdorf. Die beim Bahnhof Rummelsburg-Viehstation beobachtete Mindereinnahme, nämlich 1900 um 32 % und 1898/99 um 17 %, hängen offenbar mit den Viehseuchen zusammen.

Die größten Zunahmen gegenüber dem Vorjahr weisen auf Hoppegarten 1898/99 mit 47 %, Mahlsdorf 1900 mit 28 %, 1899 mit 26 %,

Digitized by Google

Straußberg 1900 mit 23 %, Lichtenberg-Friedrichsfelde 1899 mit 22 % und Straußberg 1897/98 mit 21 %.

Die größte Steigerung in den Einnahmen im fünfjährigen Vergleich hatten Mahlsdorf mit 104 %, Kaulsdorf mit 90 %, Straußberg mit 75 % und Lichtenberg-Friedrichsfelde mit 73 %; im großen Abstand schließen sich hieran Biesdorf mit 38 %, Fredersdorf mit 24 %, Ostbahnhof mit 12 % und Neuenhagen mit 0,8 %; Bei Rummelsburg-Viehstation ergibt sich ein Rückgang in den Einnahmen um 28 %. Dies ist im ganzen Direktions-Bezirk Berlin die einzige Station mit nennenswertem Rückgang, abgesehen von Treptow und den oben genannten Stationen der Stadtbahn nebst Ringbahn.

Die größten jährlichen Einnahmen finden sich mit Ausnahme der Viehstation Rummelsburg und Neuenhagen im Jahre 1900. Die eben genannten beiden Stationen haben ihre größten Einnahmen im Jahre 1897/98, Fredersdorf in demselben Jahr die größten Einnahmen im Güterverkehr und Hoppegarten im Personenverkehr 1899. Vermutlich war 1899 das Wetter besser als 1900, sodaß die Rennen stärker besucht wurden. Für die ganze Ostbahn hat das Jahr 1900 sowohl die größten Einnahmen wie auch die größte Zunahme im Verkehr gebracht.

d) Potsdamer Bahn.

Die Führung hat der Hauptbahnhof in Berlin, daran schließen sich das amtliche Reisebureau und Potsdam; viel weiter hinten kommen Werder, Neubabelsberg, Nowawes-Neuendorf, Wildpark und endlich Charlottenhof. Der Berliner Potsdamer Bahnhof hat seine größte Einnahme im Personenverkehr und insgesamt 1897/98, im Güterverkehr 1899; das ist natürlich, denn erst 1898/99 tut das amtliche Reisebureau mit seinen Einnahmen dem Hauptbahnhof Abbruch. Zählt man die Einnahmen der Station und des Bureaus zusammen, so erhält man eine andauernde Steigerung. Für den geringen Rückgang in den Gütereinnahmen im Jahre 1900 liegen besondere Gründe nicht vor. Der Einfluß der Ausstellung zeigt sich bei Potsdam und Wildpark. Anhaltend gut entwickelt haben sich Neubabelsberg, Nowawes-Neuendorf, Charlottenhof und Werder. Gegenüber dem Vorjahr findet sich die größte Zunahme bei Neubabelsberg 1897/98 mit 23 %, 1899 mit 21 % und in demselben Jahr beim amtlichen Reisebureau mit 20 %.

Die größte Einnahmesteigerung im fünfjährigen Vergleich bemerkt man bei Neubabelsberg mit 73 %, bei Nowawes-Neuendorf mit 45 %, bei Werder mit 43 %, bei Charlottenhof mit 34 %, bei Potsdam mit 25 % und bei Wildpark mit 10 %. Zählt man folgerichtig die Einnahmen vom Potsdamer Bahnhof in Berlin mit denen des amtlichen Reisebureaus

Digitized by Google

zusammen, so erhält man im fünfjährigen Vergleich ein Mehr von 37 %.

Betrachtet man die ganze Potsdamer Bahn als Einheit, so findet man die größten Einnahmen im Jahre 1900, die größte Zunahme dagegen mit 13 % 1898/99.

e) Wannseebahn.

Obenan steht der Wannseebahnhof in Berlin und Steglitz, der 1900 sogar den ersteren überflügelt. Es folgen Groß-Lichterfelde-West, Zehlendorf, Friedenau und Wannsee. An den Einnahmerückgängen 1897/98 bei den Bahnhöfen Großgörschenstraße und Steglitz merkt man die Einwirkung des Ausstellungsjahres. 1898/99 zeitigt bei allen Stationen Verkehrszunahmen, dagegen 1899 bei Berlin Wannseebahnhof, Großgörschenstraße, Friedenau und Steglitz Ausfälle, ebenso noch das Jahr 1900 bei Friedenau. Hierin offenbart sich klar der Einfluß der Straßenbahnen. Demzufolge finden sich die höchsten Einnahmen 1898/99 bei Berlin Wannseebahnhof, Groß-Görschenstraße, Friedenau, bei allen anderen Bahnhöfen 1900; im Güterverkehr allerdings 1899 bei Schlachtensee, wahrscheinlich von vermehrter Bebauung herrührend. Die größte Verkehrssteigerung gegenüber dem Vorjahr beträgt 1897/98 bei Schlachtensee 43 %, 1899 27 %, 1900 28 % bei Wannsee und 21 % bei Steglitz, dann folgt 1898/99 mit 14 % bei Steglitz und 1899 bei Groß-Lichterfelde-West mit 12 %.

Am besten hat sich die Station Schlachtensee entwickelt mit 89 % Zunahme im fünfjährigen Vergleich (hier wirkt eben kein anderes Verkehrsmittel ein), ferner Wannsee mit 57 %, Groß-Lichterfelde-West mit 48 %, Zehlendorf mit 37 %, Steglitz mit 34 %. Der Berliner Wannseebahnhof hat noch eine Verkehrssteigerung von 12 % nach 5 Jahren, Friedenau allerdings nur von 3 %, während sich bei Großgörschenstraße eine Abnahme von 2,5 % infolge der Straßenbahnen bemerklich macht.

Für die ganze Bahn bringt das Jahr 1900 die höchsten Einnahmen und die größten Verkehrszunahmen.

f) Stettiner Bahn.

Der Stettiner Bahnhof in Berlin hat fast 10 mal so viel Einnahmen als die 7 folgenden Stationen dieser Bahn; nach ihm kommen im weiten Abstand Bernau und Pankow-Schönhausen. Das Ausstellungsjahr übt hier keinerlei Einwirkung aus. Die höchsten Einnahmen sind im allgemeinen 1900 aufzuzeichnen, nur muß bei Blankenburg das Jahr 1899 und bei Pankow-Heinersdorf das Jahr 1898/99 als bestes genannt werden. Bei letztgenannter Station findet sich die geringste Entwicklung, indem

sie nach kurzem Aufschwung 1900 genau so steht wie vor 5 Jahren; möglichenfalls wirkt hier auch die Straßenbahn ein. Rückgang in den Einnahmen kann nur 1899 bei vorgenannter Station mit 6 %, 1898/99 mit 3 % bei Bernau (wahrscheinlich hervorgerufen durch die Eröffnung der Strecke nach Wriezen), und 1900 um 1 % bei Blankenburg festgestellt werden; hier spielt vermutlich die 1899 lebhaftere Bautätigkeit die ausschlaggebende Rolle.

Die größten jährlichen Zunahmen bemerkt man bei Blankenburg 1897/98 mit 53 %, bei Buch 1899 mit 48 % und 1900 mit 41 %; hieran schließen sich Blankenburg 1899 mit 27 %, Carow 1900 sowie Pankow-Schönhausen 1897/98 mit je 20 %.

Mit 176 % Zunahme nach 5 Jahren steht Buch an erster Stelle, ihm fast gleich kommt Blankenburg mit 129 %; ferner stehen Pankow-Schönhausen mit 61 %, Carow mit 52 %, Zepernick mit 38 %, Berlin Stettiner Bahnhof mit 20 % und Bernau mit 12 %. Für die ganze Bahn, soweit sie hier in Betracht kommt, ist 1900 das beste Jahr bei den gesamten Einnahmen und beim Personenverkehr, 1899 im Güterverkehr, während die größte jährliche Zunahme 1898/99 mit 8 % stattfand. Die Authebung des Personenverkehrs auf dem Nordbahnhof am 1. Februar 1898 und der Uebergang desselben auf den Stettiner Bahnhof in Berlin spielt für diesen keine große Rolle, da die Nordbahnhofeinnahmen im Jahre 1896/97 nur 5,2 % der Berlin Stettiner Bahn ausmachten.

g) Nordbahn.

Bei allen Stationen bemerkt man regelmäßige jährliche Zunahmen, nur beim Nordbahnhof in Berlin sinken die Gesamteinnahmen 1898/99 um 2 % aus dem eben erwähnten Grunde und bei Pankow-Nordbahn wegen der Straßenbahnen 1899 um 2 %, 1900 aber bereits um 9 %. (1901 noch um 6 %.)

Die wichtigste Station ist der Nordbahnhof in Berlin, daneben Oranienburg, Hermsdorf, Birkenwerder und besonders in den letzten Jahren Schönholz. Diese Station zeigt nach 5 Jahren eine Verkehrssteigerung von 580 %, sie ist in der Beziehung die beste des ganzen Direktionsbezirks, vielleicht des preußischen Staates. Sehr starkes Anwachsen der Einnahmen zeigen auch Reinickendorf-Rosental mit 203 % und Hermsdorf mit 125 %; in bescheidenerem Umfange sind gewachsen: Hohen-Neuendorf mit 93 %, Birkenwerder mit 85 %, Stolpe mit 68 %, Dalldorf mit 61 %, Lehnitz mit 53 %, Waidmannslust mit 51 % und Oranienburg mit 47 %; hieran schließen sich Borgsdorf mit 34 %, Pankow mit 28 % und der Nordbahnhof mit 19 %.

Die größten jährlichen Steigerungen hat Schönholz mit 74 % 1899,

Digitized by Google

170 % 1900, 56 % 1898/99 und 47 % 1897/98; ihm nahe kommt Hermsdorf 1899 mit 52 %, Birkenwerder 1897/98 mit 40 %, Reinickendorf-Rosental mit 34 % 1897/98 sowie 1899, 1898/99 mit 30 % und 1900 mit 29 %; ähnlich steht Dalldorf 1898/99 mit 29 %, Pankow 1898/99 gleich Hermsdorf in demselben Jahr mit 27 %.

Die höchsten Einnahmen im Güterverkehr und die höchsten Gesamteinnahmen hat das Jahr 1900 zu verzeichnen mit Ausnahme der Station Pankow; ferner hat Schönholz seinen größten Personenverkehr 1899. Läßt man den Nordbahnhof in Berlin außer Betracht, so findet sich die größte Gesamteinnahme der Bahn im Jahre 1900, die größte Zunahme im Jahre 1899.

h) Schlesische Strecke.

Die einträglichsten Stationen sind Frankfurt a. O., Guben, Fürstenwalde, Friedrichshagen, Coepenick und Fürstenberg. Den Einfluß des Ausstellungsjahres merkt man bei Coepenick, Friedrichshagen, Neu-Rahnsdorf, Fürstenwalde, denn die Abnahme 1897/98 gegen 1896/97 bei Ziltendorf, Wellwitz und Amtitz kann man wohl nicht damit begründen, dagegen scheinen die Mindereinnahmen bei Sadowa, Friedrichshagen, Erkner, Berkenbrück, Briesen, Buschmühle, Neuzelle und Wellmitz auf einen schlechteren Sommerverkehr infolge ungünstiger Witterung hinzudeuten.

Bei fast allen Stationen bringt das Jahr 1900 die höchsten Einnahmen. Die größte jährliche Zunahme mit je 47 % haben Rangierbahnhof Rummelsburg 1898/99 und Briesen 1900, es folgt Fürstenberg mit 45 % 1898/99, ferner 1897/98 Karlshorst und Pillgram 1900 mit 43 %, dann Finkenheerd 1900 mit 39 %, Berkenbrück 1898/99 mit 32 %, Coschen 1899 mit 28 %, Karlshorst 1898/99 mit 28 %, 1899 mit 27 % und 1900 mit 24 %, Rahnsdorf 1897/98 mit 23 %. Die größte Abnahme findet sich 1899 bei Berkenbrück mit 19 % und bei Buschmühle mit 17 %.

Die beste Entwicklung nach 5 Jahren ist bei Karlshorst mit 187 % festzustellen, demnächst mit 115 % bei Finkenheerd, mit 92 % bei Hirschgarten und Rahnsdorf, mit 84 % bei Fürstenberg, 80 % bei Briesen, 72 % bei Pillgram, 67 % bei Rangierbahnhof Rummelsburg, 52 % bei Fangschleuse, 46 % bei Neuzelle, 41 % bei Merke, bei Coepenick und Hangelsberg mit 34 %, bei Coschen mit 33 %, Kietz-Rummelsburg mit 29 %, Jakobsdorf mit 27 % und Neu-Rahnsdorf mit 25 %. Frankfurt a. O. hat nur eine Steigerung von 15 %.

Für die ganze Strecke zeigt das Jahr 1900 wohl die größten Einnahmen, aber nicht die größte Zunahme; diese findet vielmehr 1898/99 statt.

Digitized by Google

i) Anhalter und Dresdener Bahn.

An der Spitze steht der sich anhaltend in aufsteigender Linie entwickelnde Berlin-Anhalter und Dresdener Bahnhof, dem in sehr weitem Abstande Groß-Lichterfelde-Ost, Rangierbahnhof Tempelhof, Marienfelde und Zossen folgen. Groß-Lichterfelde-Ost, Marienfelde und Zossen werden auch von der Einwirkung des Ausstellungsjahres betroffen. Eine Erklärung für das Sinken der Einnahmen sowohl 1899 wie 1900 bei Mahlow kann nur in geringerer baulicher Entwicklung gefunden werden. Die größte jährliche Steigerung weisen auf Marienfelde 1900 mit 165 % infolge großer Bauten (Gasanstalt usw.), Tempelhof Rangierbahnhof 1897/98 mit 142 %, 1898/99 mit 112 % und dann erst mit 39 % Lichtenrade 1898/99, endlich Marienfelde mit 38 %.

Von den 14 Stationen haben 11 im letzten Jahr die höchsten Einnahmen, nur Lankwitz, Mahlow, Rangsdorf bereits 1898/99. Die beste Zunahme nach 5 Jahren bemerkt man bei Tempelhof Rangierbahnhof mit 570 %, dann bei Marienfelde mit 367 %, bei Lichtenrade mit 119 %, bei Mariendorf mit 68 % und bei Groß-Lichterfelde-Süd mit 58 %, ferner mit 38 % bei Lankwitz und Dahlwitz, mit 28 % bei Südende, mit 22 % bei Groß-Lichterfelde-Ost und bei Berlin-Anhalter und Dresdener Bahnhof mit 20 %.

Die höchste Einnahme und Verkehrszunahme für die ganze Bahn findet sich 1900. Bei Rangsdorf macht sich die Eröffnung der Station Dabendorf in einem geringen Rückgang der Einnahmen bemerkbar.

Tabelle IV: Die Nebenbahnen.

Das Ausstellungsjahr beeinflußt nur Dalldorf (an der Kremmener Bahn) und Heiligensee; denn die Mindereinnahmen 1897/98 gegen 1896/97 bei Spindlersfeld und Rüdersdorf sind wahrscheinlich auf andere Ursachen zurückzuführen. Als einträglichste Stationen sind zu nennen: Tegel, Spindlersfeld, Rüdersdorf, Reinickendorf und Velten. Die größten Einnahmen bringt im allgemeinen auch hier das Jahr 1900, nur bei Rüdersdorf, Schwante, Schulzendorf, Eichbornstraße und Dalldorf das Jahr 1899 und bei Velten 1898/99. Bei Spindlersfeld sind die Einnahmen 1900 genau so groß wie 1899, wobei allerdings der Personenverkehr eine geringe Zunahme und der Güterverkehr eine ebensohohe Abnahme zeigen. Die größte jährliche Zunahme hat Reinickendorf 1899 mit 97 %, demnächst 1900 Marzahn mit 72 % dann Werneuchen 1899 und Tegel 1898/99 mit 68 %, darauf Dalldorf 1898/99 mit 57 %, Tegel 1897/98 mit 52 %, Marzahn 1899 mit 43 %, Heiligensee 1899 mit 42 %, Tegel 1899 und Kremmen 1898/99 mit 36 %, Schwante 1897/98, Reinickendorf 1898/99 und Velten sowie Hennigsdorf 1899 mit 35 %, Schulzendorf und Hennigsdorf 1898/99 mit 31 % und Rüdersdorf in demselben Jahr mit 30 %.

Digitized by Google

Die größte Abnahme findet sich 1900 bei der schlechtesten Station des ganzen Direktionsbezirks, nämlich bei Friedhof-Friedrichsfelde um 33 %.

Im fünfjährigen Vergleich sind die größten Zunahmen zu verzeichnen bei Tegel mit 281 %, Reinickendorf mit 200 %, Hennigsdorf mit 127 %, Schulzendorf mit 85 %, Vehlefanz mit 70 %, Schwante mit 67 %, Eichbornstraße mit 58 %, Dalldorf mit 53 % und Kremmen mit 52 %. Die fünfjährige Zunahme bei den Nebenbahnen nach Kremmen, nach Spindlersfeld und Rüdersdorf belief sich auf 72 %; sie war demnach außerordentlich günstig. Sie betrug bei der Kremmener Strecke allein sogar 143 %. Eine ähnliche Entwicklung dürfte kaum eine andere Nebenbahn in Deutschland aufzuweisen haben.

Tabelle V—VII: Der Gesamtbezirk.

Im fünfjährigen Vergleich stehen bei den Hauptbahnen die Vorort- und Fernbahnen mit 28 % obenan, dann kommt die Ringbahn mit 27 %, während die Stadtbahn mit 22 % die letzte Stelle einnimmt. Die übrigen Verkehrsmittel wirken eben auf die Stadtbahn am meisten ein, weit weniger auf die Ringbahn und am wenigsten auf die Vorortbahnen.

Von den Hauptbahnen steht laut Zusammenstellung obenan die Nordbahn mit 37 %; dann folgen mit 35 % die Görlitzer und Potsdamer Bahn, ferner die Lehrter und Hamburger mit 32 %; darauf kommt die Schlesische Bahn mit 28 %, die Ringbahn und die Wannseebahn mit 27 %, die Anhalter und Dresdener Bahn mit 23 %, die Stettiner und die Stadtbahn mit 22 % und zuletzt die Ostbahn mit 18 %, wobei eine geringe Einwirkung der 1898/99 eröffneten Nebenbahn nach Wriezen stattfinden mag.

Bei allen Bahnen des Direktionsbezirks zeigt die Verkehrszunahme von 1900 gegenüber 1899 die gute allgemeine Entwicklung an; die größten Einnahmen sowohl im Personen- wie im Güterverkehr bringt das letzte Jahr, während 1898/99 die größte Steigerung stattfand. Auch die 25 % Zunahme der Gesamteinnahmen des Direktionsbezirks im fünfjährigen Vergleich kann als gut bezeichnet werden.

20 Stationen haben nach 5 Jahren eine höhere Zunahme der Einnahmen als 100 %, nämlich: Schönholz 580 %, Tempelhof Rangierbahnhof 570 %, Tegel 281 %, Marienfelde 267 %, Reinickendorf-Rosental 203 %, Reinickendorf (Kremmener Bahn) 200 %, Karlshorst 187 %, Buch 176 %, Gesundbrunnen 170 %, Dallgow-Döberitz 141 %; Baumschulenweg 134 %, Blankenburg 129 %, Hennigsdorf 127 %, Landsberger Allee 125 %, Hermsdorf 125 %, Zeuthen 123 %, Lichtenrade 119 %, Finkenheerd 115 %, Mahlsdorf 104 %, Wilmersdorf-Friedenau 102 %. Hierunter befindet sich keine Station der Nordbahn und nur 3 der Ringbahn.

Von den 167 Stationen wurden innerhalb der 5 Jahre 17 eröffnet.

Digitized by Google

Zum Schluß mögen noch zwei Tabellen folgen, von denen die eine die Stationen der Stadtbahn, der Ringbahn, der Vorort- und Fernbahnen sowie der Nebenbahnen nach der Höhe der Einnahmen ordnet (VI), die andere alle Stationen des ganzen Direktionsbezirks Berlin zusammenstellt, soweit sie mehr als 100 000 ℳ Gesamteinnahme aufweisen (VII).

Aus der Gegenüberstellung sieht man deutlich sowohl den Aufschwung wie das Stehenbleiben und den Niedergang einzelner Stationen. Bei der Ringbahn fällt auf, daß 1896/97 15 Stationen über 200 000 ℳ Einnahmen hatten, während es 1900 nur noch 12 sind, genau so viel weniger als neue Stationen in dem betrachteten fünfjährigen Zeitraum dazu kamen. Hätten nicht die ersten 8 Stationen eine so erhebliche Zunahme erlitten, so müßten die Einnahmen der Ringbahn entschieden gefallen sein. Der Einnahmeausfall hat jedoch nur kleinere Stationen betroffen und nicht die großen.

Bei den Vorort- und Fernbahnen stehen den 14 Stationen, die 1896/97 über 500 000 ℳ Einnahmen brachten, im letzten Jahr 22 gegenüber, und aus den 35 Stationen mit über 200 000 ℳ Einnahmen sind 1900 bereits 44 geworden. Geht man bis auf 100 000 ℳ herab, so stellen sich den 42 Stationen jetzt 54 gegenüber.

Bei der Zusammenstellung aller Bahnhöfe mit über 100 000 ℳ Einnahmen haben

1896/97	über	1 000 000 ℳ	18	Stationen,	1900	aber	21,
1896/97	„	500 000 „	27	„ ,	1900	„	39,
1896/97	„	200 000 „	63	„ ,	1900	„	73,
1896/97	„	100 000 „	76	„ ,	1900	„	92.

* * *

Alles in allem ein erfreuliches Bild, das sich allerdings im Rechnungsjahr 1901 wesentlich geändert hat; denn aus der Verkehrsstatistik für 1901 ist zu ersehen, daß der allgemeine wirtschaftliche Niedergang auch die Verkehrseinnahmen des Direktionsbezirks Berlin erheblich beeinflußt hat.

Von den 15 Stationen der Stadtbahn haben nur Eichkamp und Zoologischer Garten (rund 7 %) Zunahme, alle anderen aber Abnahmen zu verzeichnen. Starke Mindereinnahmen finden sich bei Jannowitzbrücke, Lehrter Bahnhof und beim Schlesischen Bahnhof, d. h. bei dieser Station nur im Güterverkehr (rund 11 %), während der Personenverkehr um 5 % zugenommen hat. Auch in Grunewald sind die Einnahmen aus der Personenbeförderung gestiegen. Bei Friedrichstraße und Charlottenburg sind die Abflauungen gering, nur 2 und 0,1 %.

Was die Ringbahn anbetrifft, so bemerkt man Verkehrssteigerung

Digitized by Google

bei 7 von 25 Stationen, nämlich bei Berlin Potsdamer Ringbahnhof (wohl nur infolge des seit dem 1. Dezember 1901 vom Anhalter Bahnhof hierher verlegten Vorortverkehrs nach Groß-Lichterfelde-Ost und Zossen), Eberstraße, Hermannstraße, Putlitzstraße, Schönhauser Allee, Weißensee (im Personenverkehr Mindereinnahmen infolge der elektrischen Straßenbahnen) und Wilmersdorf—Friedenau. Gering ist die Abnahme bei Frankfurter Allee (Personenverkehr fallend, Güterverkehr steigend), Gesundbrunnen, Halensee (wie bei Frankfurter Allee) und Jungfernheide.

Von den 107 Stationen der Fern- und Vorortbahnen weisen 34 eine Erhöhung der Einnahmen auf, es sind: Adlershof (8,4 %), Baumschulenweg, Berlin Stettiner Bahnhof (im Güterverkehr Abnahme), Biesdorf, Birkenwerder, Blankenburg (33 %), Buch (281 %), Charlottenhof, Eichwalde, Fangschleuse, Finkenkrug, Friedenau, Großgörschenstraße, Hangelsberg, Hermsdorf, Hirschgarten, Karlshorst, Kietz-Rummelsburg, Lankwitz, Lichtenberg-Friedrichsfelde (30,6 % im Güterverkehr, aber im Personenverkehr geringe Abnahme), Mahlsdorf, Nauen, Neubabelsberg, Neurahnsdorf, Nowawes-Neuendorf, Rahnsdorf, Schlachtensee, Schönholz (Personeneinnahmen fallend), Seegefeld, Stolpe, Südende, Waidmannslust, Wannsee (215 % im Güterverkehr, im Personenverkehr —3 %), Wildau (86 %).

Bei Wannsee wirkt sicher die Anlage der Kolonie Nikolassee und der Bau des Teltow-Kanals mit. In Neuenhagen haben sich die Einnahmen nicht geändert.

Bei den Nebenbahnen haben von 20 Stationen nur 3 Mehreinnahmen, nämlich: Ahrensfelde (68 %), Blumberg (5 %) und Seefeld (6 %).

Die Ausfälle in den Einnahmen bei den großen Bahnhöfen, z. B. Berlin Anhalter und Dresdener Bahnhof um 13 %, Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof um 12 %, Niederschöneweide-Johannistal um 25 %, Rüdersdorf um 28 % und in Spindlersfeld um 11 % sind ein beachtenswertes Zeichen der schlechten Geschäftslage im Rechnungsjahr 1901.

Was nun die Aussichten für die Zukunft angeht, so kann man wohl annehmen, daß der Tiefstand der wirtschaftlichen Lage überschritten ist und die Wendung zur Verkehrssteigerung begonnen hat.

Mag auch der durch den Einheitstarif der elektrischen Straßenbahnen seit Oktober 1900 eingetretene Einnahmerückgang im innern Stadt- und Ringbahnverkehr zum Teil noch nicht ganz zum Abschluß gekommen sein, so zeigt doch der Verkehr der Fern- und Vorortbahnen bis auf vereinzelte Stationen, wo die anderen Beförderungsmittel in Wettbewerb treten, eine Vertrauen erweckende Entwicklung.

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1897/98	
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
					I. Stadt-
Grunewald	84 300	5 100	89 400	107 000	3 80
Eichkamp[1])	2 600	—	2 600	3 800	—
Charlottenburg	1 210 000	—	1 210 000	1 339 000	—
Savignyplatz[2])	167 000	—	167 000	336 000	—
Zoologischer Garten	1 794 000	—	1 794 000	1 875 000	—
Tiergarten	[3]) 287 000	—	287 000	268 000	—
Bellevue	669 000	—	669 000	630 000	—
Lehrter Bahnhof	369 000	—	369 000	334 000	—
Friedrichstraße	7 519 000	—	7 519 000	7 509 000	—
Börse	537 000	—	537 000	515 000	—
Alexanderplatz	3 665 000	842 000	4 507 000	3 753 000	929 000
Jannowitzbrücke	444 000	—	444 000	421 000	—
Schlesischer Bahnhof	2 941 000	6 293 000	9 234 000	2 913 000	6 287 000
Warschauerstraße	169 000	—	169 000	195 000	—
Stralau-Rummelsburg	234 000	—	234 000	244 000	—
zusammen	20 092 000	7 140 000	27 232 000	20 443 000	7 220 000

1	15	16	17	18	19
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1899				
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ	in %
Grunewald	140 000	34 000	174 000	+ 23 800	+16
Eichkamp	4 200	—	4 200	+ 100	+ 2
Charlottenburg	1 555 000	—	1 555 000	+ 78 000	+ 5
Savignyplatz	394 000	—	394 000	+ 11 000	+ 3
Zoologischer Garten	2 265 000	—	2 265 000	+ 179 000	+ 9
Tiergarten	265 000	—	265 000	+ 5 000	+ 2
Bellevue	624 000	—	624 000	— 11 000	— 2
Lehrter Bahnhof	343 000	—	343 000	— 5 000	— 1
Friedrichstraße	8 678 000	—	8 678 000	+ 743 000	+ 9
Börse	521 000	—	521 000	+ 5 000	+ 1
Alexanderplatz	3 980 000	1 262 000	5 242 000	+ 126 000	+ 2
Jannowitzbrücke	413 000	—	413 000	— 7 000	— 2
Schlesischer Bahnhof	3 263 000	7 279 000	10 542 000	+ 760 000	+ 8
Warschauerstraße	253 000	—	253 000	+ 29 000	+12
Stralau-Rummelsburg	266 000	—	266 000	+ 11 000	+ 4
zusammen	22 964 000	8 575 000	31 539 000	+1 948 000	+ 6

[1]) Eichkamp eröffnet am 1. Mai 1896. — [2]) Savignyplatz eröffnet am 1. Au-

Digitized by Google

7	8	9	10	11	12	13	14
im Rechnungsjahr 1897/98			Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99				
zusammen	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98 in ℳ	Änderung gegen 1897/98 in %
bahn.							
111 000	+ 21 600	+ 24	126 000	24 200	150 000	+ **39 000**	+36
3 800	+ **1 200**	+ 46	4 100	—	4 100	+ 300	+ 8
1 339 000	+129 000	+ 11	1 477 000	—	1 477 000	+ 138 000	+10
336 000	+**169 000**	+101	383 000	—	383 000	+ 47 000	+14
1 875 000	+ 81 000	+ 5	2 086 000	—	2 086 000	+ **211 000**	+11
268 000	— 19 000	— 7	260 000	—	260 000	— 8 000	— 3
630 000	— 39 000	— 6	635 000	—	635 000	+ **5 000**	+ 1
334 000	— 35 000	— 9	348 000	—	348 000	+ **14 000**	+ 4
7 509 000	— 10 000	— 0,1	7 935 000	—	7 935 000	+ 426 000	+ 6
515 000	— 22 000	— 4	516 000	—	516 000	+ 1 000	+ 0,2
4 682 000	+175 000	+ 4	3 870 000	1 246 000	5 116 000	+ **434 000**	+ 9
421 000	— 23 000	— 5	420 000	—	420 000	— 1 000	— 0,2
9 200 000	— 34 000	— 0,4	3 079 000	6 703 000	9 782 000	+ 582 000	+ 6
195 000	+ 26 000	+ 15	224 000	—	224 000	+ **29 000**	+15
244 000	+ 10 000	+ 4	255 000	—	255 000	+ **11 000**	+ 5
27 663 000	+431 000	+ 1,6	21 618 000	7 973 000	29 591 000	+1 928 000	+ 6,6

20	21	22	23	24	25	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	Änderung gegen 1899 in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %
139 000	29 700	169 000	— 5 000	— 3	+ 79 600	+ 89
4 100	—	4 100	— 100	— 2	+ 1 500	+ 58
1 762 000	—	**1 762 000**	+ **207 000**	+13	+ 552 000	+ 46
422 000	—	**422 000**	+ 28 000	+ 7	+ 255 000	+153
2 446 000	—	**2 446 000**	+ 181 000	+ 8	+ 652 000	+ 36
259 000	—	259 000	— 6 000	— 2	— 28 000	— 10
604 000	—	604 000	— 20 000	— 3	— 65 000	— 10
342 000	—	342 000	— 1 000	— 0,3	— 27 000	— 7
9 187 000	—	**9 187 000**	+ 509 000	+ 6	+ 1 668 000	+ 22
521 000	—	521 000	—	—	— 16 000	— 3
4 013 000	**1 371 000**	**5 384 000**	+ 142 000	+ 3	+ 877 000	+ 19
397 000	—	397 000	— 16 000	— 4	— 47 000	— 11
3 570 000	**7 757 000**	**11 327 000**	+ **785 000**	+ 7	+ 2 093 000	+ 22
271 000	—	**271 000**	+ 18 000	+ 7	+ 102 000	+ 60
269 000	—	**269 000**	+ 3 000	+ 1	+ 35 000	+ 15
24 206 000	**9 158 000**	**33 364 000**	+ 1 825 000	+ 5,8	+ 6 132 000	+ 22

gust 1896. — [3]) Wegen der fett gedruckten Zahlen vgl. S. 608.

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1897/98	
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
					II. Ring-
Westend	285 000	1 069 000	1 354 000	289 000	1 127 000
Jungfernheide	24 000	—	24 000	27 000	—
Beußelstraße	131 000	—	131 000	134 000	—
Putlitzstraße[1])	—	—	—	—	—
Wedding	284 000	424 000	708 000	267 000	395 000
Gesundbrunnen	262 000	—	262 000	387 000	—
Schönhauser Allee	109 000	—	109 000	102 000	—
Prenzlauer Allee	69 000	—	69 000	71 100	—
Weißensee	95 000	495 000	590 000	93 000	494 000
Landsberger Allee	40 700	—	40 700	47 000	—
Zentral-Viehhof	54 200	907 000	961 000	52 300	948 000
Frankfurter Allee	141 000	360 000	501 000	149 000	361 000
Treptow	382 000	—	382 000	104 000	—
Bahnhof Ausstellung[2])	310 000	—	310 000	—	—
Rixdorf	268 000	526 000	794 000	285 000	570 000
Hermannstraße[3])	—	—	—	—	—
Tempelhof	83 900	229 000	313 000	82 500	187 000
Papestraße[4])	—	—	—	—	—
Schöneberg	245 000	—	245 000	227 000	—
Berlin-Potsdam. Ringbahnhof	267 000	—	267 000	247 000	—
Ebersstraße[5])	—	—	—	31 000	—
Wilmersdorf-Friedenau	109 000	369 000	478 000	137 000	462 000
Schmargendorf	68 600	—	68 600	76 200	—
Halensee	212 000	213 000	425 000	248 000	236 000
Lagerhof bei Gesundbrunnen	—	281 000	281 000	—	206 000
zusammen	3 441 000	4 873 000	8 314 000	3 056 000	4 986 000

[1]) Putlitzstraße eröffnet am 1. Oktober 1898. — [2]) Bahnhof Ausstellung war am 1. Februar 1899. — [4]) Papestraße eröffnet am 1. Januar 1901. — [5]) Ebersstraße

Digitized by Google

7	8		9	10	11	12	13		14
im Rechnungsjahr 1897/98				Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99					
zusammen	Änderung gegen 1896/97 in ℳ		in %	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98 in ℳ		in %
bahn.									
1 416 000	+	62 000	+ 5	283 000	1 157 000	1 440 000	+	24 000	+ 2
27 000	+	3 000	+13	32 400	—	32 400	+	5 400	+20
134 000	+	3 000	+ 2	147 000	—	147 000	+	13 000	+10
—		—	—	41 000	—	41 000		—	—
662 000	—	46 000	— 6	297 000	392 000	689 000	+	27 000	+ 4
387 000	+	125 000	+48	555 000	—	555 000	+	168 000	+43
102 000	—	7 000	— 6	115 000	—	115 000	+	13 000	+13
71 100	+	2 100	+ 3	87 500	—	87 500	+	16 400	+22
587 000	—	3 000	— 0,5	101 000	537 000	638 000	+	51 000	+ 9
47 000	+	6 300	+15	60 400	—	60 400	+	13 400	+28
1 000 000	+	39 000	+ 4	52 700	903 000	956 000	—	44 000	— 4
510 000	+	9 000	+ 2	162 000	392 000	554 000	+	44 000	+ 9
104 000	—	278 000	—73	109 000	—	109 000	+	5 000	+ 5
—		—	—	—	—	—		—	—
855 000	+	61 000	+ 8	303 000	542 000	845 000	—	10 000	— 1
—		—	—	11 400	—	11 400		—	—
270 000	—	43 000	—14	85 000	310 000	395 000	+	125 000	+46
—		—	—	—	—	—		—	—
227 000	—	18 000	— 7	219 000	—	219 000	—	8 000	— 4
247 000	—	20 000	— 7	245 000	—	245 000	—	2 000	— 1
31 000		—	—	37 000	—	37 000	+	6 000	+19
599 000	+	121 000	+25	150 000	573 000	723 000	+	124 000	+21
76 200	+	7 600	+11	79 600	—	79 600	+	3 400	+ 4
484 000	+	59 000	+14	272 000	274 000	546 000	+	62 000	+13
206 000	—	75 000	—27	—	143 000	143 000	—	63 000	—31
8 042 000	—	272 000	— 3	3 445 000	5 223 000	8 668 000	+	626 000	+ 8

nur vom 1. Mai bis 15. Oktober 1896 im Betrieb. — [3]) Hermannstraße eröffnet eröffnet am 1. Mai 1897.

Digitized by Google

1	15	16	17	18	19
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1899				
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ	in %
					II. Ring-
Westend	275 000	1 322 000	1 597 000	+ 157 000	+ 11
Jungfernheide	37 700	—	37 700	+ 5 300	+ 16
Beußelstraße	159 000	—	159 000	+ 12 000	+ 8
Putlitzstraße	107 000	—	107 000	+ 66 000	+161
Wedding	317 000	396 000	713 000	+ 24 000	+ 3
Gesundbrunnen	656 000	—	656 000	+ 101 000	+ 18
Schönhauser Allee	129 000	—	129 000	+ 14 000	+ 12
Prenzlauer Allee	103 000	—	103 000	+ 15 500	+ 18
Weißensee	103 000	613 000	716 000	+ 78 000	+ 9
Landsberger Allee	76 000	—	76 000	+ 15 600	+ 26
Zentral-Viehof	58 700	884 000	943 000	— 13 000	— 1
Frankfurter Allee	184 000	440 000	524 000	+ 70 000	+ 15
Treptow	113 000	—	113 000	+ 4 000	+ 4
Bahnhof Ausstellung	—	—	—	—	—
Rixdorf	240 000	673 000	913 000	+ 68 000	+ 8
Hermannstraße	94 600	—	94 600	+ 83 200	+730
Tempelhof	83 200	285 000	368 000	— 27 000	— 7
Papestraße	—	—	—	—	—
Schöneberg	214 000	—	214 000	— 5 000	— 2
Berlin-Potsdam. Ringbahnhof	233 000	—	233 000	— 12 000	— 5
Ebersstraße	42 100	—	42 100	+ 5 100	+ 14
Wilmersdorf-Friedenau	154 000	677 000	831 000	+ 108 000	+ 15
Schmargendorf	79 800	—	79 800	+ 200	+0,3
Halensee	265 000	263 000	528 000	— 18 000	— 3
Lagerhof bei Gesundbrunnen	—	157 000	157 000	+ 14 000	+ 10
zusammen	3 725 000	5 730 000	9 455 000	+ 787 000	+ 9

Digitized by Google

20	21	22	23	24	25	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	Änderung gegen 1899 in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %
bahn.						
271 000	1 657 000	1 928 000	+ 331 000	+ 21	+ 574 000	+ 42
40 400	—	40 400	+ 2 700	+ 7	+ 16 400	+ 68
168 000	—	168 000	+ 9 000	+ 6	+ 37 000	+ 28
113 000	—	113 000	+ 6 000	+ 6	+ 113 000	—
325 000	419 000	744 000	+ 31 000	+ 4	+ 36 000	+ 5
708 000	—	708 000	+ 52 000	+ 8	+ 446 000	+ 170
144 000	—	144 000	+ 15 000	+ 12	+ 35 000	+ 32
112 000	—	112 000	+ 9 000	+ 9	+ 43 000	+ 62
107 000	775 000	882 000	+ 166 000	+ 23	+ 292 000	+ 58
91 600	—	91 600	+ 15 600	+ 21	+ 50 900	+ 125
61 000	907 000	968 000	+ 25 000	+ 3	+ 7 000	+ 1
187 000	480 000	667 000	+ 43 000	+ 7	+ 166 000	+ 33
112 000	—	112 000	— 1 000	— 1	— 270 000	— 71
—	—	—	—	—	— 310 000	—
232 000	858 000	1 090 000	+ 177 000	+ 19	+ 296 000	+ 37
101 000	—	101 000	+ 6 000	+ 6	+ 101 000	—
84 700	298 000	383 000	+ 15 000	+ 4	+ 70 000	+ 22
1 500	—	1 500	—	—	+ 1 500	—
211 000	—	211 000	— 3 000	— 1	— 34 000	— 14
206 000	—	206 000	— 27 000	— 12	— 61 000	— 23
56 600	—	56 600	+ 14 500	+ 34	+ 56 500	—
155 000	810 000	965 000	+ 134 000	+ 16	+ 487 000	+ 102
63 200	—	63 200	— 16 600	— 21	— 5 400	— 7
277 000	316 000	593 000	+ 65 000	+ 12	+ 168 000	+ 40
—	170 000	170 000	+ 13 000	+ 8	— 111 000	— 40
3 828 000	6 690 000	10 518 000	+ 1 063 000	+ 11	+ 2 204 000	+ 27

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1897/98	
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
III. Vorort- und					
a) Görlitzer					
Berlin Görlitzer Bahnhof . .	878 000	3 146 000	4 024 000	974 000	2 998 000
Baumschulenweg	32 300	—	32 300	41 500	—
Niederschöneweide-Johannist.	196 000	424 000	620 000	241 000	540 00
Adlershof	137 000	305 000	442 000	143 000	284 00
Grünau	127 000	154 000	281 000	148 000	120 00
Eichwalde	36 200	—	36 200	42 400	—
Zeuthen	32 200	10 800	43 000	35 100	1600
Wildau[1]	—	—	—	—	—
Königs-Wusterhausen . . .	110 000	353 000	463 000	117 000	364 00
zusammen	1 549 000	4 393 000	5 942 000	1 742 000	4 332 00
b) Lehrter und					
Berl. Hamb. u. Lehrter Bahnh.	3 958 000	9 950 000	13 908 000	4 281 000	10 702 00
Moabit	—	1 857 000	1 857 000	—	2 281 00
Spandau	688 000	916 000	1 604 000	716 000	1 137 00
Seegefeld	17 300	24 000	41 300	19 600	28 70
Finkenkrug	11 400	—	11 400	12 600	—
Nauen	122 000	374 000	496 000	130 000	441 00
Staaken[2]	—	—	—	—	—
Dallgow-Döberitz	14 600	14 800	29 400	21 200	28 70
zusammen	4 811 000	13 136 000	17 947 000	5 180 000	14 58 00

[1] Wildau eröffnet am 19. Juni 1899.
[2] Staaken „ „ 15. August 1900.

Digitized by Google

7	8		9	10	11	12	13		14
im Rechnungsjahr 1897/98				Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99					
zusammen	Änderung gegen 1896/97			im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98		
	in ℳ		in %				in ℳ		in %
Fernbahnen.									
Bahn.									
3 972 000	—	52 000	— 1	1 056 000	3 178 000	4 234 000	+	262 000	+ 6
41 500	+	9 200	+28	50 400	—	50 400	+	8 900	+21
781 000	+	161 000	+26	273 000	725 000	998 000	+	217 000	+28
427 000	—	15 000	— 3	154 000	393 000	547 000	+	120 000	+28
277 000	—	4 000	— 1,4	163 000	119 000	282 000	+	5 000	+ 1,8
42 400	+	6 200	+17	49 000	—	49 000	+	6 600	+16
51 700	+	8 700	+20	40 200	36 000	76 200	+	24 500	+47
—		—	—	—	—	—		—	—
481 000	+	18 000	+ 4	140 000	412 000	552 000	+	71 000	+15
6 074 000	+	132 000	+ 2	1 926 000	4 863 000	6 789 000	+	715 000	+12
Hamburger Bahn.									
14 983 000	+1	075 000	+ 8	4 512 000	11 219 000	15 731 000	+	748 000	+ 5
2 281 000	+	424 000	+23	—	2 574 000	2 574 000	+	293 000	+13
1 853 000	+	249 000	+16	752 000	1 066 000	1 818 000	—	35 000	— 2
48 300	+	7 000	+17	22 500	38 100	60 600	+	12 300	+ 3
12 600	+	1 200	+11	14 000	—	14 000	+	1 400	+11
541 000	+	45 000	+ 9	132 000	407 000	539 000	—	2 000	— 0,4
—		—	—	—	—	—		—	—
49 900	+	20 500	+ 7	22 400	34 600	57 000	+	7 100	+14
19 768 000	+1	821 000	+10	5 455 000	15 339 000	20 794 000	+	925 000	+ 5

1	15	16	17	18	19
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1899				
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ	in %
III. Vorort- und					
a) Görlitzer					
Berlin Görlitzer Bahnhof . .	1 143 000	3 345 000	4 488 000	+ 254 000	+ 6
Baumschulenweg	60 900	—	60 900	+ 10 500	+21
Niederschöneweide-Johannist.	298 000	850 000	1 148 000	+ 150 000	+15
Adlershof	161 000	388 000	549 000	+ 2 000	+ 0,4
Grünau	172 000	146 000	318 000	+ 36 000	+13
Eichwalde	55 500	—	55 500	+ 6 500	+13
Zeuthen	43 800	39 800	83 600	+ 7 400	+10
Wildau	7 000	—	7 000	—	—
Königs-Wusterhausen . . .	148 000	479 000	627 000	+ 75 000	+14
zusammen	2 089 000	5 248 000	7 337 000	+ 548 000	+ 8
b) Lehrter und					
Berl. Hamb. u. Lehrter Bahnh.	4 815 000	13 116 000	17 931 000	+2 200 000	+14
Moabit	—	2 935 000	2 935 000	+ 361 000	+14
Spandau	843 000	1 022 000	1 865 000	+ 47 000	+ 3
Seegefeld	22 800	36 300	59 100	— 1 500	— 2
Finkenkrug	16 100	—	16 100	+ 2 100	+15
Nauen	133 000	437 000	570 000	+ 31 000	+ 6
Staaken	—	—	—	—	—
Dallgow-Döberitz	22 200	31 800	54 000	— 3 000	— 5
zusammen	5 852 000	17 578 000	23 430 000	+2 637 000	+13

20	21	22	23	24	25	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	Änderung gegen 1899 in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %
Fernbahnen.						
Bahn.						
1 252 000	3 830 000	5 082 000	+ 194 000	+ 4	+1 058 000	+ 26
75 900	—	75 900	+ 15 000	+25	+ 43 600	+134
327 000	826 000	1 153 000	+ 5 000	+ 0,4	+ 533 000	+ 86
165 000	325 000	490 000	— 59 000	−11	+ 48 000	+ 11
182 000	173 000	355 000	+ 37 000	+12	+ 74 000	+ 26
63 200	—	63 200	+ 7 700	+14	+ 27 000	+ 75
45 200	50 600	95 800	+ 12 200	+15	+ 52 800	+123
23 900	—	23 900	+ 16 900	—	+ 23 900	—
153 000	540 000	693 000	+ 66 000	+11	+ 230 000	+ 50
2 287 000	5 745 000	8 032 000	+ 695 000	+ 9	+2 090 000	+ 35
Hamburger Bahn.						
5 030 000	12 394 000	17 424 000	— 507 000	— 3	+3 516 000	+ 25
—	3 115 000	3 115 000	+ 180 000	+ 6	+1 253 800	+ 68
945 000	1 317 000	2 262 000	+ 397 000	+21	+ 658 000	+ 41
25 700	68 400	94 100	+ 35 000	+60	+ 52 800	+ 13
18 800	—	18 800	+ 2 700	+17	+ 7 400	+ 65
142 000	498 000	640 000	+ 70 000	+12	+ 144 000	+ 29
3 900	—	3 900	+ 3 900	—	+ 3 900	—
25 200	45 600	70 800	+ 16 800	+31	+ 41 400	+141
6 171 000	17 438 000	23 629 000	+ 199 000	+ 0,8	+5 682 000	+ 32

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1897/98	
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
					c) Ost-
Berlin Ostbahnhof	—	3 520 000	3 520 000	—	3 677 000
Rummelsburg Viehstation	—	267 000	267 000	—	291 000
Lichtenberg-Friedrichsfelde	80 300	215 000	295 000	87 900	210 000
Biesdorf	16 400	—	16 400	17 900	—
Kaulsdorf	9 200	36 300	45 500	10 000	39 500
Mahlsdorf	11 700	—	11 700	13 800	—
Hoppegarten	35 300	38 200	73 500	38 800	42 000
Neuenhagen	28 800	61 800	90 600	30 300	67 200
Fredersdorf	23 300	42 500	65 800	27 300	44 400
Straußberg	66 100	120 000	186 000	77 400	148 000
zusammen	271 000	4 301 000	4 572 000	303 000	4 549 000
					d) Potsdamer
Berlin Potsdamer Bahnhof	3 907 000	3 700 000	7 607 000	4 381 000	3 815 000
Potsd. Hauptbhf. amtl. Reiseb.	—	—	—	—	—
Neubabelsberg	54 700	28 300	83 000	65 600	36 800
Nowawes-Neuendorf	82 600	—	82 600	85 600	—
Potsdam	970 000	837 000	1 807 000	956 000	825 000
Charlottenhof	79 800	—	79 800	81 500	—
Wildpark	61 700	46 800	109 000	57 000	41 400
Werder	75 400	132 000	207 000	88 100	133 000
zusammen	5 231 000	4 744 000	9 975 000	5 715 000	4 851 000
					e) Wannsee-
Berlin Wannseebahnhof	479 000	—	479 000	493 000	—
Großgörschenstraße	274 000	—	274 000	271 000	—
Friedenau	215 000	—	215 000	229 000	—
Steglitz	269 000	167 000	436 000	285 000	150 000
Groß-Lichterfelde West	163 000	85 600	249 000	176 000	101 000
Zehlendorf	151 000	88 800	240 000	159 000	98 500
Schlachtensee	60 700	19 100	79 800	76 000	37 500
Wannsee	137 000	30 300	167 000	149 000	33 800
zusammen	1 749 000	391 000	2 140 000	1 838 000	422 000

Digitized by Google

7	8		9	10	11	12	13		14
im Rechnungsjahr 1897/98				Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99					
zusammen	Änderung gegen 1896/97 in ℳ		in %	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98 in ℳ		in %
bahn.									
3 677 000	+	157 000	+ 4	—	3 620 000	3 620 000	—	57 000	—15
291 000	+	24 000	+ 9	—	242 000	242 000	—	49 000	—17
298 000	+	3 000	+ 1	107 000	249 000	356 000	+	58 000	+19
17 900	+	1 500	+ 9	18 500	—	18 500	+	600	+ 4
79 500	+	34 000	+ 7	9 700	58 100	67 800	—	11 700	—15
13 800	+	2 100	+18	14 800	—	14 800	+	1 000	+ 7
80 800	+	7 300	+10	48 400	69 200	118 000	+	38 000	+47
97 500	+	6 900	+ 8	28 100	64 600	92 700	—	4 800	— 5
71 700	+	5 900	+ 9	30 400	42 100	72 500	+	800	+ 1
225 000	+	39 000	+21	89 200	174 000	263 000	+	38 000	+17
4 852 000	+	280 000	+ 6	346 000	4 519 000	4 865 000	+	13 000	+ 0,.
Bahn.									
8 196 000	+	589 000	+ 8	3 055 000	3 825 000	6 880 000	—1 316 000		—16
—		—	—	2 520 000	—	2 520 000	+2 520 000		—
102 000	+	19 000	+23	75 500	35 200	111 000	+	9 000	+ 9
85 600	+	3 000	+ 4	97 400	—	97 400	+	11 800	+14
1 781 000	—	26 000	— 1,4	1 015 000	854 000	1 869 000	+	88 000	+ 5
81 500	+	1 700	+ 2	89 400	—	89 400	+	7 900	+10
98 400	—	10 600	—10	54 400	44 300	98 700	+	300	+ 0,3
221 000	+	14 000	+ 7	96 600	158 000	255 000	+	34 000	+15
10 566 000	+	591 000	+ 6	7 003 000	4 917 000	11 920 000	+1 354 000		+13
bahn.									
493 000	+	14 000	+ 3	540 000	—	540 000	+	47 000	+10
271 000	—	3 000	— 1	276 000	—	276 000	+	5 000	+ 2
229 000	+	14 000	+ 7	239 000	—	239 000	+	10 000	+ 4
435 000	—	1 000	— 0,2	288 000	206 000	494 000	+	59 000	+14
277 000	+	28 000	+11	193 000	108 000	301 000	+	24 000	+ 9
258 000	+	18 000	+ 7,5	173 000	108 000	281 000	+	23 000	+ 9
114 000	+	34 200	+43	80 400	37 500	118 000	+	4 000	+ 3
183 000	+	16 000	+10	162 000	31 800	194 000	+	11 000	+ 6
2 260 000	+	120 000	+ 6	1 951 000	492 000	2 443 000	+	183 000	+ 8

1	15	16	17	18		19
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1899					
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ		in %
c) Ost-						
Berlin Ostbahnhof	—	3 694 000	3 694 000	+	74 000	+ 2
Rummelsburg Viehstation	—	280 000	280 000	+	38 000	+16
Lichtenberg-Friedrichsfelde	118 000	318 000	436 000	+	80 000	+22
Biesdorf	20 600	—	20 600	+	2 100	+11
Kaulsdorf	11 100	61 200	72 300	+	4 500	+ 7
Mahlsdorf	18 700	—	18 700	+	3 900	+26
Hoppegarten	55 300	70 100	125 000	+	7 000	+ 6
Neuenhagen	25 600	61 200	86 800	—	5 900	— 6
Fredersdorf	33 400	36 900	70 300	—	2 200	— 3
Straußberg	94 000	170 000	264 000	+	1 000	+ 0,4
zusammen	377 000	4 691 000	5 068 000	+	203 000	+ 4
d) Potsdamer						
Berlin Potsdamer Bahnhof	3 129 000	3 876 000	7 005 000	+	125 000	+ 2
Potsd. Hauptbhf., amtl. Reiseb.	3 022 000	—	3 022 000	+	502 000	+20
Neubabelsberg	84 900	49 100	134 000	+	23 000	+21
Nowawes-Neuendorf	108 000	—	108 000	+	10 600	+11
Potsdam	1 055 000	904 000	1 959 000	+	90 000	+ 5
Charlottenhof	94 800	—	94 800	+	5 400	+ 6
Wildpark	56 100	53 600	110 000	+	11 300	+11
Werder	100 000	177 000	277 000	+	22 000	+ 9
zusammen	7 650 000	5 060 000	12 710 000	+	790 000	+ 7
e) Wannsee-						
Berlin Wannseebahnhof	518 000	—	518 000	—	22 000	— 4
Großgörschenstraße	265 000	—	265 000	—	11 000	— 4
Friedenau	229 000	—	229 000	—	10 000	— 4
Steglitz	293 000	189 000	482 000	—	12 000	— 2
Groß-Lichterfelde West	206 000	130 000	336 000	+	35 000	+12
Zehlendorf	185 000	121 000	306 000	+	25 000	+ 9
Schlachtensee	98 200	51 400	150 000	+	32 000	+27
Wannsee	171 000	33 300	204 000	+	10 000	+ 5
zusammen	1 965 000	525 000	2 490 000	+	47 000	+ 2

Digitized by Google

20	21	22	23	24	25	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	Änderung gegen 1899 in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %
bahn.						
—	3 929 000	3 929 000	+ 235 000	+ 6	+ 409 000	+ 12
—	191 000	191 000	— 89 000	—32	— 76 000	— 28
124 000	386 000	510 000	+ 74 000	+17	+ 215 000	+ 73
22 700	—	22 700	+ 2 100	+10	+ 6 300	+ 38
13 800	72 900	86 700	+ 14 400	+20	+ 41 200	+ 90
23 900	—	23 900	+ 5 200	+28	+ 12 200	+104
54 900	71 500	126 000	+ 1 000	+ 1	+ 52 500	+ 71
29 300	62 000	91 300	+ 4 500	+ 5	+ 700	+ 0,8
39 100	42 700	81 800	+ 11 500	+16	+ 16 000	+ 24
102 000	224 000	326 000	+ 62 000	+23	+ 140 000	+ 75
410 000	4 979 000	5 389 000	+ 321 000	+ 6	+ 817 000	+ 18
Bahn.						
3 659 000	3 835 000	7 494 000	+ 489 000	+ 7	— 113 000	— 1,5
2 935 000	—	2 935 000	— 87 000	— 3	+2 520 000	—
91 800	52 000	144 000	+ 10 000	+ 7	+ 61 000	+ 73
120 000	—	120 000	+ 12 000	+11	+ 37 400	+ 45
1 129 000	1 085 000	2 214 000	+ 255 000	+13	+ 407 000	+ 23
107 000	—	107 000	+ 12 200	+13	+ 27 200	+ 34
58 000	61 200	119 000	+ 9 000	+ 8	+ 10 000	+ 10
112 000	183 000	295 000	+ 18 000	+ 7	+ 88 000	+ 43
8 212 000	5 216 000	13 428 000	+ 718 000	+ 6	+3 453 000	+ 35
bahn.						
538 000	—	538 000	+ 20 000	+ 4	+ 59 000	+ 12
267 000	—	267 000	+ 2 000	+ 0,8	— 7 000	— 2,5
222 000	—	222 000	— 7 000	— 3	+ 7 000	+ 3
300 000	285 000	585 000	+ 103 000	+21	+ 149 000	+ 34
224 000	145 000	369 000	+ 33 000	+10	+ 120 000	+ 48
202 000	128 000	330 000	+ 24 000	+ 8	+ 90 000	+ 37
108 000	44 700	151 000	+ 1 000	+ 0,6	+ 71 200	+ 89
216 000	46 000	262 000	+ 58 000	+28	+ 95 000	+ 57
2 075 000	649 000	2 724 000	+ 234 000	+ 9	+ 584 000	+ 27

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1897/98	
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
					f) Stettiner
Berlin Stettiner Bahnhof	3 884 000	2 174 000	6 058 000	4 354 000	1 986 000
Pankow-Schönhausen	55 200	120 000	175 000	56 800	153 000
Pankow-Heinersdorf	11 600	—	11 600	11 900	—
Blankenburg	16 800	28 100	44 900	17 000	51 800
Carow	6 300	—	6 300	6 300	—
Buch	11 900	3 600	15 500	14 300	3 100
Zepernick	8 400	600	9 000	9 100	500
Bernau	117 000	145 000	262 000	122 000	147 000
zusammen	4 111 000	2 471 000	6 582 000	4 592 000	2 341 000
					g) Nord-
Berlin Nordbahnhof[1]	203 000	2 572 000	2 775 000	195 000	2 694 000
Pankow Nordbahnhof	24 800	—	24 800	28 100	—
Schönholz	30 100	27 400	57 500	32 400	52 300
Reinickendorf-Rosental	6 400	—	6 400	8 600	—
Dalldorf	12 900	—	12 900	13 900	—
Waidmannslust	26 000	—	26 000	27 600	—
Hermsdorf	55 000	52 200	107 000	62 400	56 700
Stolpe b. H.	18 300	—	18 300	20 800	—
Hohen-Neuendorf	13 200	—	13 200	15 200	—
Birkenwerder	32 000	33 400	65 400	37 700	53 800
Borgsdorf	8 200	—	8 200	8 200	—
Lehnitz	13 400	—	13 400	14 100	—
Oranienburg	113 000	221 000	334 000	122 000	223 000
zusammen	556 000	2 906 000	3 462 000	586 000	3 090 000

[1]) Berlin Nordbahnhof am 1. Februar 1898 für den Personenverkehr ge-

Digitized by Google

7	8		9	10	11	12	13		14
im Rechnungsjahr 1897/98				Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99					
zusammen	Änderung gegen 1896/97			im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98		
	in ℳ		in %				in %		in %
Bahn.									
6 340 000	+	282 000	+ 5	4 872 000	1 975 000	6 847 000	+	507 000	+ 8
210 000	+	35 000	+20	54 200	186 000	240 000	+	30 000	+14
11 900	+	300	+ 3	12 200	—	12 200	+	300	+ 3
68 800	+	23 900	+53	19 800	62 300	82 100	+	13 300	+19
6 300		—	—	7 500	—	7 500	+	1 200	+19
17 400	+	1 900	+12	16 200	4 300	20 500	+	3 100	+18
9 600	+	600	+ 7	9 900	—	9 900	+	300	+ 3
269 000	+	7 000	+ 3	125 000	136 000	261 000	—	8 000	— 3
6 933 000	+	351 000	+ 5	5 117 000	2 363 000	7 480 000	+	547 000	+ 8
bahn.									
2 889 000	+	114 000	+ 4	—	2 838 000	2 838 000	—	51 000	— 2
28 100	+	3 300	+13	35 800	—	35 800	+	7 700	+27
84 700	+	27 200	+47	34 200	97 500	132 000	+	47 300	+56
8 600	+	2 200	+34	11 200	—	11 200	+	2 600	+30
13 900	+	1 000	+ 8	17 900	—	17 900	+	4 000	+29
27 600	+	1 600	+ 6	32 400	—	32 400	+	4 800	+17
119 000	+	12 000	+11	75 000	76 400	151 000	+	32 000	+27
20 800	+	2 500	+14	24 400	—	24 400	+	3 600	+17
15 200	+	2 000	+ 8	18 300	—	18 300	+	3 100	+21
91 500	+	26 100	+40	46 500	62 800	109 000	+	17 500	+19
8 200		—	—	9 000	—	9 000	+	800	+10
14 100	+	700	+ 5	16 000	—	16 000	+	1 900	+13
355 000	+	21 000	+ 6	130 000	241 000	371 000	+	16 000	+ 5
3 676 000	+	214 000	+ 6	451 000	3 315 000	3 766 000	+	90 000	+ 2

schlossen.

Digitized by Google

1	15	16	17	18	19
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1899				
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ	in %
					f) Stettiner
Berlin Stettiner Bahnhof	5 011 000	2 165 000	7 176 000	+ 329 000	+ 5
Pankow-Schönhausen	37 100	212 000	249 000	+ 9 000	+ 4
Pankow-Heinersdorf	11 500	—	11 500	— 700	— 6
Blankenburg	23 300	80 200	104 000	+ 21 900	+27
Carow	8 000	—	8 000	+ 500	+ 7
Buch	17 400	13 000	30 400	+ 9 900	+48
Zepernick	11 000	—	11 000	+ 1 100	+11
Bernau	130 000	154 000	284 000	+ 23 000	+ 9
zusammen	5 250 000	2 624 000	7 874 000	+ 394 000	+ 5
					g) Nord-
Berlin Nordbahnhof	—	3 123 000	3 123 000	+ 285 000	+10
Pankow Nordbahnhof	35 000	—	35 000	— 800	— 2
Schönholz	37 600	192 000	230 000	+ 98 000	+74
Reinickendorf-Rosental	15 000	—	15 000	+ 3 800	+34
Dalldorf	19 000	—	19 000	+ 1 100	+ 6
Waidmannslust	34 500	—	34 500	+ 2 100	+ 6
Hermsdorf	87 400	143 000	230 000	+ 79 000	+52
Stolpe b. H.	27 300	—	27 300	+ 2 900	+12
Hohen-Neuendorf	21 100	—	21 100	+ 2 800	+15
Birkenwerder	49 400	62 600	112 000	+ 3 000	+ 3
Borgsdorf	10 500	—	10 500	+ 1 500	+17
Lehnitz	17 700	—	17 700	+ 1 700	+10
Oranienburg	135 000	308 000	443 000	+ 72 000	+19
zusammen	489 000	3 829 000	4 318 000	+ 552 000	+15

Digitized by Google

20	21	22	23	24	25	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	Änderung gegen 1899 in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %
Bahn.						
5 334 000	1 928 000	7 262 000	+ 86 000	+ 1	+1 204 000	+ 20
27 500	254 000	282 000	+ 33 000	+13	+ 107 000	+ 61
11 600	—	11 600	+ 100	+ 1	—	—
25 700	77 600	103 000	— 1 000	— 1	+ 58 100	+129
9 600	—	9 600	+ 1 600	+20	+ 3 300	+ 52
19 900	22 900	42 800	+ 12 400	+41	+ 27 300	+176
12 400	—	12 400	+ 1 400	+13	+ 3 400	+ 38
138 000	155 000	293 000	+ 9 000	+ 3	+ 31 000	+ 12
5 579 000	2 437 000	8 016 000	+ 142 000	+ 2	+1 434 000	+ 22
bahn.						
—	3 293 000	3 293 000	+ 170 000	+ 5	+ 518 000	+ 19
31 800	—	31 800	— 3 200	— 9	+ 7 000	+ 28
34 300	357 000	391 000	+ 161 000	+70	+ 333 500	+580
19 400	—	19 400	+ 4 400	+29	+ 13 000	+203
20 800	—	20 800	+ 1 800	+ 9	+ 7 900	+ 61
39 200	—	39 200	+ 4 700	+14	+ 13 200	+ 51
95 600	145 000	241 000	+ 11 000	+ 5	+ 134 000	+125
30 700	—	30 700	+ 3 400	+12	+ 12 400	+ 68
25 400	—	25 400	+ 4 300	+20	+ 12 200	+ 93
52 900	67 900	121 000	+ 9 000	+ 8	+ 55 600	+ 85
11 000	—	11 000	+ 500	+ 5	+ 2 800	+ 34
20 500	—	20 500	+ 2 800	+16	+ 7 100	+ 53
147 000	343 000	490 000	+ 47 000	+11	+ 156 009	+ 47
529 000	4 206 000	4 735 000	+ 417 000	+10	+1 273 000	+ 37

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1897/98	
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
					h) Schlesische
Rangierbahnh. Rummelsburg	—	489 000	489 000	—	525 000
Kietz-Rummelsburg	21 700	—	21 700	22 200	—
Karlshorst	35 500	—	35 500	50 700	—
Sadowa	19 000	—	19 000	22 900	—
Coepenick	106 000	203 000	309 000	111 000	185 000
Hirschgarten	15 800	—	15 800	18 900	—
Friedrichshagen	223 000	112 000	335 000	230 000	99 400
Rahnsdorf	27 500	—	27 500	33 900	—
Neu-Rahnsdorf	24 900	—	24 900	24 700	—
Erkner	126 000	190 000	316 000	144 000	178 000
Fangschleuse	22 800	—	22 800	26 500	—
Hangelsberg	16 500	5 000	21 500	18 100	6 300
Fürstenwalde	207 000	583 000	790 000	225 000	557 000
Berkenbrück	5 700	—	5 700	6 300	—
Briesen	18 600	34 600	53 200	21 600	34 200
Jakobsdorf	9 000	10 700	19 700	10 500	10 600
Pillgram	2 900	7 500	10 400	3 600	8 600
Rosengarten	2 600	—	2 600	2 800	—
Frankfurt a. O.	868 000	1 047 000	1 915 000	887 000	1 100 000
Buschmühle	1 800	—	1 800	2 200	—
Finkenheerd	19 500	96 000	116 000	21 200	103 000
Ziltendorf	10 400	12 100	22 500	10 800	8 500
Fürstenberg	53 800	170 000	224 000	56 000	213 000
Neuzelle	22 700	25 200	47 900	23 000	29 500
Wellmitz	10 800	16 600	27 400	11 100	14 100
Coschen	4 600	—	4 600	4 600	—
Guben	361 000	850 000	1 211 000	371 000	883 000
Amtitz	5 400	—	5 400	5 300	—
Jeßnitz	12 600	37 600	50 200	13 000	41 500
Merke	2 700	—	2 700	3 200	—
zusammen	2 258 000	3 889 000	6 147 000	2 381 000	3 997 000

Digitized by Google

7	8		9	10	11	12	13		14
im Rechnungsjahr 1897/98				Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99					
zusammen	Änderung gegen 1896/97			im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98		
	in ℳ		in %				in %		in %
Strecke.									
525 000	+	36 000	+ 7	—	772 000	772 000	+	247 000	+47
22 200	+	500	+ 2	22 400	—	22 400	+	200	+ 1
50 700	+	15 200	+43	65 100	—	65 100	+	14 400	+28
22 900	+	3 900	+20	23 900	—	23 900	+	1 000	+ 4
296 000	—	13 000	— 4	116 000	187 000	303 000	+	7 000	+ 2
18 900	+	3 100	+20	23 000	—	23 000	+	4 100	+22
329 000	—	6 000	— 2	249 000	129 000	378 000	+	49 000	+15
33 900	+	6 400	+23	38 500	—	38 500	+	4 600	+14
24 700	—	200	— 1	27 100	—	27 100	+	2 400	+10
322 000	+	6 000	+ 2	152 000	212 000	364 000	+	42 000	+13
26 500	+	3 700	+16	29 500	—	29 500	+	3 000	+11
24 400	+	2 900	+13	18 700	7 900	26 600	+	2 200	+ 9
782 000	—	8 000	— 1	239 000	592 000	831 000	+	49 000	+ 6
6 300	+	600	+10	8 300	—	8 300	+	2 000	+32
55 800	+	2 600	+ 5	24 600	42 300	66 900	+	11 100	+20
21 100	+	1 400	+ 7	10 800	11 700	22 500	+	1 400	+ 7
12 200	+	1 800	+17	4 100	7 200	11 300	—	900	— 7
2 800	+	200	+ 8	3 000	—	3 000	+	200	+ 7
1 987 000	+	72 000	+ 4	907 000	1 133 000	2 040 000	+	53 000	+ 3
2 200	+	400	+22	2 300	—	2 300	+	100	+ 5
124 000	+	8 000	+ 7	22 700	125 000	148 000	+	24 000	+19
19 300	—	3 200	—14	12 000	10 700	22 700	+	3 400	+18
269 000	+	45 000	+20	59 500	331 000	391 000	+	122 000	+45
52 500	+	4 600	+10	24 100	37 900	62 000	+	9 500	+18
25 200	—	2 200	— 8	11 900	18 300	30 200	+	5 000	+20
4 600		—	—	4 700	—	4 700	+	100	+ 2
1 254 000	+	43 000	+ 4	383 000	859 000	1 242 000	—	12 000	— 1
5 300	—	100	— 2	5 400	—	5 400	+	100	+ 2
54 500	+	4 300	+ 8	11 800	37 400	49 200	—	4 700	— 9
3 200	+	500	+19	3 500	—	3 500	+	300	+ 9
6 378 000	+	231 000	+ 4	2 503 000	4 513 000	7 016 000	+	638 000	+10

Digitized by Google

1	15	16	17	18	19
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1899				
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ	in %
					h) Schlesische
Rangierbahnh. Rummelsburg	—	666 000	666 000	— 106 000	—14
Kietz-Rummelsburg	24 200	—	24 200	+ 1 800	+ 8
Karlshorst	82 500	—	82 500	+ 17 400	+27
Sadowa	22 300	—	22 300	— 1 600	— 7
Coepenick	122 000	233 000	355 000	+ 52 000	+17
Hirschgarten	26 300	—	26 300	+ 3 300	+14
Friedrichshagen	258 000	112 000	370 000	— 8 000	— 2
Rahnsdorf	44 700	—	44 700	+ 6 200	+16
Neu-Rahnsdorf	28 800	—	28 800	+ 1 700	+ 6
Erkner	158 000	204 000	362 000	— 2 000	— 0,6
Fangschleuse	31 800	—	31 800	+ 2 300	+ 8
Hangelsberg	20 000	9 100	29 100	+ 2 500	+ 9
Fürstenwalde	240 000	623 000	863 000	+ 32 000	+ 4
Berkenbrück	6 700	—	6 700	— 1 600	—19
Briesen	25 500	39 600	65 100	— 1 800	— 3
Jakobsdorf	11 300	12 600	23 900	+ 1 400	+ 6
Pillgram	4 200	8 700	12 900	+ 1 600	+14
Rosengarten	3 600	—	3 600	+ 600	+20
Frankfurt a. O.	932 000	1 196 000	2 128 000	+ 88 000	+ 4
Buschmühle	1 900	—	1 900	— 400	—17
Finkenheerd	24 000	156 000	180 000	+ 32 000	+22
Ziltendorf	12 000	14 700	26 700	+ 4 000	+15
Fürstenberg	62 800	391 000	454 000	+ 63 000	+16
Neuzelle	24 500	36 800	61 300	— 700	— 1
Wellmitz	12 300	16 700	29 000	— 1 200	— 4
Coschen	6 000	—	6 000	+ 1 300	+28
Guben	382 000	887 000	1 269 000	+ 27 000	+ 2
Amtitz	5 800	—	5 800	+ 400	+ 7
Jeßnitz	12 300	44 000	56 300	+ 7 100	+14
Merke	3 400	—	3 400	— 100	— 3
zusammen	2 589 000	4 650 000	7 239 000	+ 223 000	+ 3

Digitized by Google

20	21	22	23	24	25	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	Änderung gegen 1899 in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %
Strecke.						
—	817 000	817 000	+ 151 000	+23	+ 328 000	+ 67
28 100	—	28 100	+ 3 900	+16	+ 6 400	+ 29
102 000	—	102 000	+ 19 500	+24	+ 66 500	+187
23 300	—	23 300	+ 1 000	+ 4	+ 4 300	+ 23
131 000	283 000	414 000	+ 59 000	+17	+ 105 000	+ 34
30 400	—	30 400	+ 4 100	+16	+ 14 600	+ 92
292 000	128 000	420 000	+ 50 000	+14	+ 85 000	+ 25
52 800	—	52 800	+ 8 100	+18	+ 25 300	+ 92
31 100	—	31 100	+ 2 300	+ 8	+ 6 200	+ 25
161 000	214 000	375 000	+ 13 000	+ 4	+ 59 000	+ 19
34 600	—	34 600	+ 2 800	+ 9	+ 11 800	+ 52
20 200	8 700	28 900	— 200	— 0,7	+ 7 400	+ 34
257 000	713 000	970 000	+ 107 000	+12	+ 180 000	+ 23
7 000	—	7 000	+ 300	+ 4	+ 1 300	+ 23
26 600	69 200	95 800	+ 30 700	+47	+ 42 600	+ 80
10 900	14 100	25 000	+ 1 100	+ 5	+ 5 300	+ 27
4 200	14 200	18 400	+ 5 500	+43	+ 8 000	+ 72
3 200	—	3 200	— 400	—11	+ 600	+ 23
971 000	1 240 000	2 211 000	+ 83 000	+ 4	+ 296 000	+ 15
1 900	—	1 900	—	—	+ 100	+ 6
24 200	226 000	250 000	+ 70 000	+39	+ 134 000	+115
11 600	16 200	27 800	+ 1 100	+ 4	+ 5 300	+ 24
63 200	350 000	413 000	— 41 000	— 9	+ 189 000	+ 84
28 200	41 600	69 800	+ 8 500	+14	+ 21 900	+ 46
13 000	18 100	31 100	+ 2 100	+ 7	+ 3 700	+ 13
6 100	—	6 100	+ 100	+ 2	+ 1 500	+ 33
397 000	890 000	1 287 000	+ 18 000	+ 1,4	+ 76 000	+ 6
6 000	—	6 000	+ 200	+ 3	+ 600	+ 11
12 300	45 500	57 800	+ 1 500	+ 3	+ 7 600	+ 15
3 800	—	3 800	+ 400	+12	+ 1 100	+ 41
2 754 000	5 088 000	7 842 000	+ 603 000	+ 8	+1 695 000	+ 28

Digitized by Google

1	2	3	4	5	6
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1897/98	
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
					i) Anhalter und
Berlin Anhalt. u. Dresd. Bahnh.	7 152 000	10 809 000	17 961 000	7 848 000	11 179 000
Tempelhof Rangierbahnhof	2 100	68 200	70 300	1 800	168 000
Südende	44 000	—	44 000	47 200	—
Lankwitz	19 700	—	19 700	25 100	—
Groß-Lichterfelde Ost	174 000	255 000	429 000	179 000	221 000
„ Süd	9 300	—	9 300	10 000	—
Mariendorf	11 200	—	11 200	13 400	—
Marienfelde	15 900	65 800	81 700	17 400	51 300
Lichtenrade	7 900	—	7 900	9 500	—
Mahlow	11 300	51 900	63 200	11 800	60 500
Dahlwitz	7 700	—	7 700	8 200	—
Rangsdorf	7 800	41 100	48 900	8 300	44 700
Dabendorf[1])	—	—	—	—	—
Zossen	48 200	148 000	196 000	53 100	142 000
zusammen	7 511 000	11 439 000	18 950 000	8 233 000	11 866 000
					Zusammenstellung der
a) Görlitzer	1 549 000	4 393 000	5 942 000	1 742 000	4 332 000
b) Lehrter und Hamburger	4 811 000	13 136 000	17 947 000	5 180 000	14 588 000
c) Ostbahn	271 000	4 301 000	4 572 000	303 000	4 549 000
d) Potsdamer	5 231 000	4 744 000	9 975 000	5 715 000	4 851 000
e) Wannseebahn	1 749 000	391 000	2 140 000	1 838 000	422 000
f) Stettiner	4 111 000	2 471 000	6 582 000	4 592 000	2 341 000
g) Nordbahn	556 000	2 906 000	3 462 000	586 000	3 090 000
h) Schlesische	2 258 000	3 889 000	6 147 000	2 381 000	3 997 000
i) Anhalter und Dresdener	7 511 000	11 439 000	18 950 000	8 233 000	11 866 000
zusammen	28 047 000	47 670 000	75 717 000	30 570 000	50 036 000

[1]) Dabendorf am 1. Mai 1899 eröffnet.

Digitized by Google

7	8		9	10	11	12	13		14
im Rechnungsjahr 1897/98				Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99					
zusammen	Änderung gegen 1896/97			im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98		
	in ℳ		in %				in %		in %
Dresdener Bahn.									
19 027 000	+ 1 066 000		+ 6	8 176 000	11 697 000	19 873 000	+ 846 000		+ 4
170 000	+ 99 700		+ 142	2 100	358 000	360 000	+ 190 000		+ 112
47 200	+ 3 200		+ 7	52 700	—	52 700	+ 5 500		+ 12
25 100	+ 5 400		+ 27	28 000	—	28 000	+ 2 900		+ 12
400 000	— 29 000		— 7	186 000	250 000	436 000	+ 36 000		+ 9
10 000	+ 700		+ 8	11 200	—	11 200	+ 1 200		+ 12
13 400	+ 2 200		+ 20	15 400	—	15 400	+ 2 000		+ 15
68 700	— 13 000		— 16	19 900	75 000	94 900	+ 26 200		+ 38
9 500	+ 1 600		+ 20	13 200	—	13 200	+ 3 700		+ 39
72 300	+ 9 100		+ 14	13 000	77 200	90 200	+ 17 900		+ 25
8 200	+ 500		+ 6	8 800	—	8 800	+ 600		+ 7
53 000	+ 4 100		+ 8	8 400	45 900	54 300	+ 1 300		+ 2
—	—		—	—	—	—	—		—
195 000	— 1 000		— 0,5	55 600	140 000	196 000	+ 1 000		+ 0,5
20 099 000	+ 1 149 000		+ 6	8 590 000	12 643 000	21 233 000	+ 1 134 000		+ 6
Vorort- und Fernbahnen.									
6 074 000	+ 132 000		+ 2	1 926 000	4 863 000	6 789 000	+ 715 000		+ 12
19 768 000	+ 1 821 000		+ 10	5 455 000	15 339 000	20 794 000	+ 1 025 000		+ 5
4 852 000	+ 280 000		+ 6	346 000	4 519 000	4 865 000	+ 13 000		+ 0,3
10 566 000	+ 591 000		+ 6	7 003 000	4 917 000	11 920 000	+ 1 354 000		+ 13
2 260 000	+ 120 000		+ 6	1 951 000	492 000	2 443 000	+ 183 000		+ 8
6 933 000	+ 351 000		+ 5	5 117 000	2 363 000	7 480 000	+ 547 000		+ 8
3 676 000	+ 214 000		+ 6	451 000	3 315 000	3 766 000	+ 90 000		+ 2
6 378 000	+ 231 000		+ 4	2 503 000	4 513 000	7 016 000	+ 638 000		+ 10
20 099 000	+ 1 149 000		+ 6	8 590 000	12 643 000	21 233 000	+ 1 134 000		+ 6
80 606 000	+ 4 889 000		+ 6	33 342 000	52 964 000	86 306 000	+ 5 700 000		+ 7

Digitized by Google

1	15	16	17	18	19
Name der Station	Einnahmen im Rechnungsjahr 1899				
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ	in %
					i) Anhalter und
Berlin Anhalt. u. Dresd. Bahnh.	8 362 000	11 621 000	19 983 000	+ 110 000	+ 0,6
Tempelhof Rangierbahnhof .	2 700	404 000	407 000	+ 47 000	+13
Südende	53 700	—	53 700	+ 1 000	+ 2
Lankwitz	27 000	—	27 000	— 1 000	— 4
Groß-Lichterfelde Ost . . .	192 000	292 000	484 000	+ 48 000	+11
„ Süd . . .	12 800	—	12 800	+ 1 600	+14
Mariendorf	16 900	—	16 900	+ 1 500	+10
Marienfelde	28 200	84 500	113 000	+ 18 100	+19
Lichtenrade	13 500	—	13 500	+ 300	+ 2
Mahlow	13 700	66 100	79 800	— 10 400	—12
Dahlwitz	9 800	—	9 800	+ 1 000	+11
Rangsdorf	9 000	43 500	52 500	— 1 800	— 3
Dabendorf	2 500	—	2 500	—	—
Zossen	57 000	152 000	209 000	+ 13 000	+ 7
zusammen	8 801 000	12 663 000	21 464 000	+ 231 000	+ 1
					Zusammenstellung der
a) Görlitzer	2 089 000	5 248 000	7 337 000	+ 548 000	+ 8
b) Lehrter und Hamburger .	5 852 000	17 578 000	23 430 000	+2 636 000	+13
c) Ostbahn	377 000	4 691 000	5 068 000	+ 203 000	+ 4
d) Potsdamer	7 650 000	5 060 000	12 710 000	+ 790 000	+ 7
e) Wannseebahn	1 965 000	525 000	2 490 000	+ 47 000	+ 2
f) Stettiner	5 250 000	2 624 000	7 874 000	+ 394 000	+ 5
g) Nordbahn	489 000	3 829 000	4 318 000	+ 552 000	+15
h) Schlesische	2 589 000	4 650 000	7 239 000	+ 223 000	+ 3
i) Anhalter und Dresdener .	8 801 000	12 663 000	21 464 000	+ 231 000	+ 1
zusammen	35 062 000	56 868 000	91 930 000	+5 624 000	+ 7

Digitized by Google

20	21	22	23	24	25	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	Änderung gegen 1899 in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %
Dresdener Bahn.						
8 818 000	12 739 000	21 557 000	+1 574 000	+ 8	+3 596 000	+ 20
2 000	469 000	471 000	+ 64 000	+ 16	+ 400 700	+570
56 400	—	56 400	+ 2 700	+ 5	+ 12 400	+ 28
27 200	—	27 200	+ 200	+ 0,7	+ 7 500	+ 38
200 000	323 000	523 000	+ 39 000	+ 8	+ 94 000	+ 22
14 700	—	14 700	+ 1 900	+ 15	+ 5 400	+ 58
18 800	—	18 800	+ 1 900	+ 11	+ 7 600	+ 68
36 900	263 000	300 000	+ 187 000	+165	+ 218 300	+267
17 300	—	17 300	+ 3 800	+ 28	+ 9 400	+119
14 600	59 400	74 000	— 5 800	— 7	+ 10 800	+ 17
10 600	—	10 600	+ 800	+ 8	+ 2 900	+ 38
9 300	41 100	50 400	— 2 100	— 4	+ 1 500	+ 3
3 400	—	3 400	+ 900	+ 36	+ 3 400	—
58 300	184 000	242 000	+ 33 000	+ 16	+ 46 000	+ 23
9 287 000	14 079 000	23 366 000	+1 902 000	+ 9	+4 416 000	+ 23
Vorort- und Fernbahnen.						
2 287 000	5 745 000	8 032 000	+ 695 000	+ 9	+2 090 000	+ 35
6 171 000	17 438 000	23 629 000	+ 199 000	+ 0,8	+5 682 000	+ 32
410 000	4 979 000	5 389 000	+ 321 000	+ 6	+ 817 000	+ 18
8 212 000	5 216 000	13 428 000	+ 718 000	+ 6	+3 453 000	+ 35
2 075 000	649 000	2 724 000	+ 234 000	+ 9	+ 584 000	+ 27
5 579 000	2 437 000	8 016 000	+ 142 000	+ 2	+1 434 000	+ 22
529 000	4 206 000	4 735 000	+ 417 000	+ 10	+1 273 000	+ 37
2 754 000	5 088 000	7 842 000	+ 603 000	+ 8	+1 695 000	+ 28
9 287 000	14 079 000	23 366 000	+1 902 000	+ 9	+4 416 000	+ 23
37 304 000	39 837 000	97 161 000	+5 231 000	+ 6	+21 444 000	+ 28

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Die bayerischen Staatseisenbahnen und Schiffahrtsbetriebe im Jahre 1901.[1])

A. Staatseisenbahnen.

1. Längen.

Es betrug am Jahresschluß:	1900	1901
die Eigentumslänge im ganzen . km	5 865,58	5 881,74
davon:		
Hauptbahnen . . . . . „	4 091,56	4 091,56
Nebenbahnen . . . . . „	1 774,02	1 790,18
Von der Eigentumslänge entfallen:		
auf Österreich (Böhmen) . . . „	47,23	47,23
„ Preußen (Reg.-Bez. Kassel) . „	4,62	4,62
„ Sachsen-Koburg-Gotha . . . „	4,17	4,17
„ Sachsen-Meiningen . . . . „	30,98	30,98
„ Sachsen-Weimar . . . . . „	5,07	5,07
„ Bayern . . . . . „	5 773,51	5 789,67
Es kommen mithin in Bayern durchschnittlich an Bahnlänge:		
auf 100 qkm Fläche . . . . „	8,255	8,278
„ 10 000 Einwohner . . . . „	10,817	10,833

Die Gesamtbetriebslänge ergibt sich (unter Berücksichtigung von 99,58 km verpachteten und 24,81 km gepachteten Strecken):

Ende 1900 zu . . 5 784,79 km,
„ 1901 „ . . 5 806,97 „ .

[1]) Vgl. Archiv 1902 S. 552 u. ff.: Die bayerischen Staatsbahnen und Schiffahrtsbetriebe im Jahre 1900. Die Angaben sind dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Königl. bayerischen Staatseisenbahnen, der Bodensee-Dampfschiffahrt, des Ludwig-Donau-Mainkanals und der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main im Betriebsjahr 1901 entnommen.

Digitized by Google

Im Jahresdurchschnitt betrug:	1900	1901
die Eigentumslänge . . . . . km	5 765,73	5 867,65
„ Betriebslänge im ganzen . . . „	5 684,94	5 789,11
desgl. für Personenverkehr . . „	5 604,25	5 703,73
„ „ Güterverkehr . . . „	5 673,20	5 771,11
zweigleisig waren:		
von der Eigentumslänge . . . „	1 823,07	1 934,69
„ „ Betriebslänge . . . . „	1 780,60	1 790,18

An Anschlußbahnen für nicht öffentlichen Verkehr bestanden 1901 639 Bahnen gegen 605 im Vorjahr.

2. Baukosten.

Es betrug der Gesamtbauaufwand einschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, aber abzüglich der Leistungen Dritter:

	1900	1901
am Jahresschluß . . . . . ℳ	1 332 218 421	1 372 158 893
im Jahresdurchschnitt . . . . . „	1 308 064 951	1 351 818 191

Von den Gesamtkosten am Jahresschluß 1901 entfallen	Länge km	Baukapital überhaupt ℳ	Baukapital für 1 km ℳ
a) auf die vom Staate gebauten und erworbenen Bahnen:			
I. Staatsbahnen	4 001,49	1 192 391 908	297 987
II. Vizinalbahnen	167,42	15 455 611	92 316
III. normalspurige Lokalbahnen	1 341,82	81 884 129	61 025
IV. schmalspurige Lokalbahn	35,24	1 590 868	45 144
zusammen . .	5 545,97	1 291 322 516	232 840
dagegen 1900 .	5 529,81	1 253 610 782	226 701
b) auf die von Gemeinden und Privaten gebauten, gegen Verzinsung und Tilgung des Baukapitals übernommenen Bahnen . . .	304,79	34 500 000	—

Digitized by Google

8. Betriebsmittel und deren Leistungen.

		1900	1901
Der Bestand ergab am Ende des Jahres:			
Lokomotiven	Stck.	1 705	1 791
Tender	„	1 161	1 197
Personenwagen	„	4 380	4 602
Gepäck- und Güterwagen	„	25 764	26 838
Privatgüterwagen	„	907	919
Bahnpostwagen	„	342	355
Auf je 10 km Betriebslänge kommen:			
an Lokomotiven	Anz.	2,95	3,08
„ Personenwagenachsen	„	17,72	18,91
mit Sitzplätzen	„	314	332
„ Güterwagenachsen (eigenen)	„	89,73	93,98
mit Ladegewicht	t	520,16	545,98
Ausrüstung für durchgehende Bremsen (vornehmlich Westinghouse-Luftdruckbremse) besaßen:			
Lokomotiven	Stck	1 066	1 167
Personenwagen mit Bremsapparat	„	3 630	3 855
Personenwagen „ Leitung	„	742	738
Gepäck- und Güterwagen „ Bremsapparat	„	2 501	2 747
Gepäck- und Güterwagen „ Leitung	„	420	423
Bahnpostwagen „ Bremsapparat	„	330	343
Bahnpostwagen „ Leitung	„	12	12

Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel (einschließlich Zubehörstücke) stellten sich Ende 1901 für 10 km Betriebslänge:

für Lokomotiven nebst Tendern	auf	149 341 ℳ
„ Personenwagen	„	79 544 „
„ Gepäckwagen	„	10 520 „
„ Güterwagen	„	148 707 „
„ Bahnpostwagen	„	6 491 „

Die Kosten der Unterhaltung (einschließlich Erneuerung einzelner Teile) betrugen nach Abzug der allgemeinen Unkosten:

Digitized by Google

		1900	1901
bei den Lokomotiven und Tendern	ℳ	4 376 117	4 759 707
„ „ Personenwagen	„	1 274 611	1 335 875
„ „ Gepäck- und Güterwagen .	„	2 768 816	2 864 844
„ „ Bahnpostwagen	„	132 260	143 293
Die Leistungen der eigenen Betriebsmittel ergaben (auf eigenen und fremden Strecken):			
Lokomotiven:			
Nutzkm	Lokkm	53 544 599	55 405 598
im Rangierdienst[1])	„	15 427 560	16 329 860
Leerfahrtkm	„	2 119 364	2 491 773
zusammen	„	71 091 523	74 227 231
durchschnittlich für eine Lokomotive	„	42 982	42 464
Personenwagen	Achskm	415 062 891	451 931 056
durchschnittlich für 1 Achse	„	41 030	41 826
Gepäckwagen	„	119 527 212	130 068 032
durchschnittlich für 1 Achse	„	55 439	59 939
Güterwagen	„	890 996 104	876 333 848
durchschnittlich für 1 Achse	„	17 888	16 334
Bahnpostwagen	„	59 628 817	66 010 671
durchschnittlich für 1 Achse	„	68 069	70 441
sämtliche Wagen	„	1 485 215 024	1 524 343 607
An Rohtonnenkilometern sind geleistet:			
überhaupt	tkm	13 064 172 674	13 280 323 097
durchschnittlich für 1 Betriebskm	„	2 298 032	2 294 018
„ „ 1 Nutzkm . .	„	244	240
Reintonnenkilometer[2]) sind gefahren	„	3 022 836 134	2 917 957 248

[1]) 1 Rangierstunde = 10 Lokomotivkm.

[2]) Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), Gepäck, Hunde (zu 10 kg gerechnet), Güter aller Art (einschl. Eisenbahnfahrzeuge als Frachtgut).

Digitized by Google

An Achskilometern wurden von eigenen und fremden Wagen aller Art auf eigenen Betriebsstrecken geleistet:

1901 . . . 1 751 679 294 Achskm,
dagegen 1900 . . . 1 744 116 251 „ .

4. Verkehrsergebnisse.

a) Personen- und Gepäckverkehr.

Im Personenverkehr ergab sich gegenüber dem Vorjahr:
eine Zunahme:
bei der Zahl der beförderten Personen . . . . um 2,58 %
„ „ „ „ geleisteten Personenkm . . . „ 1,42 „
eine Abnahme:
bei der Einnahme aus dem Personenverkehr . . „ 1,66 „,
wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Klasse	Beförderte Personen		Zurückgelegte Personenkm		Jede Person durchfuhr durchschnittlich	Erzielte Einnahme	
	überhaupt Anzahl	in %	überhaupt Anzahl	in %	km	überhaupt ℳ	in %
in I . . .	201 678	0,40	33 311 834	2,23	165,17	2 678 933	5,69
„ II . . .	2 417 579	4,83	210 705 936	14,08	87,16	10 471 825	22,25
„ III . . .	46 337 202	92,48	1 174 981 762	78,51	25,36	33 051 672	70,22
Militärfahrkarten . .	1 148 531	2,29	77 522 444	5,18	67,50	863 897	1,84
zusammen:							
1901 . . .	50 104 990	100,00	1 496 521 976	100,00	29,87	47 066 327	100,00
1900 . . .	48 843 666	—	1 475 603 102	—	30,21	47 860 530	—
1901 . . .	—	+2,58	—	+1,42	—	—	−1,66

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kommen:	1900	1901
beförderte Personen . . . . . Anz.	8 715	8 785
zurückgelegte Personenkm . . . . „	263 301	262 376
Einnahme aus dem Personenverkehr ℳ	8 540	8 252

Von den im Jahre 1901 beförderten Personen, geleisteten Personenkilometern und erzielten Einnahmen des Personenverkehrs entfallen in Hundertteilen:

Digitized by Google

	Personen	Personen-km	Einnahme
	in Prozenten		
auf einfache Fahrkarten	15,87	21,50	28,96
„ Rundreisehefte und -Karten . . .	0,10	0,56	0,65
„ Rückfahrkarten[1])	66,63	58,53	50,44
„ zusammenstellbare Fahrscheinhefte	2,18	9,64	12,19
„ Vorortfahrkarten	12,93	4,57	2,80
„ Militärfahrkarten	2,29	5,18	1,84
„ Sonderzüge	—	0,02	0,03
„ Zuschlagskarten	—	—	3,09

Die Einnahme betrug 1901:	für 1 Person ℳ	für 1 Personenkm ₰
in I. Klasse	13,28	8,04
„ II. „	4,33	4,97
„ III. „	0,71	2,81
für Militärfahrten	0,75	1,11
durchschnittlich 1901	0,94	3,15
dagegen . . . 1900	0,98	3,24

Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr stellte sich

1901 auf . . .	50 192 567 ℳ	
dagegen 1900 „ . . .	50 945 369 „	
mithin 1901 weniger .	752 802 ℳ	= 1,48 %

b) Güterverkehr.

Der Güterverkehr zeigt 1901 gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme

bei der Zahl der beförderten Gütertonnen . . . um 3,12 %
„ „ „ „ zurückgelegten Tonnenkm . . „ 3,67 „
„ „ Gesamteinnahme (mit Nebenerträgen) . . „ 5,14 „

wie aus nachstehender Übersicht erhellt:

[1]) Mit Monats-, Schüler-, Arbeiterkarten und Fahrscheinbüchern.

Digitized by Google

Tarifklasse	Beförderte Tonnen		Zurückgelegte Tonnenkm		Jede Tonne durchfuhr durchschnittlich	Erzielte Einnahme			
	überhaupt t	in %	überhaupt tkm	in %	km	überhaupt ℳ	in %	für die Tonne ℳ	für das tkm ₰
Eilgut	146 329	0,80	22 975 824	0,89	157,01	3 457 558	3,52	23,63	15,05
Frachtgut	17 484 555	96,02	2 498 043 135	96,98	142,87	91 112 985	92,92	5,21	3,65
Militärgut	44 245	0,24	5 457 024	0,21	123,34	320 018	0,33	7,23	5,86
Vieh	452 534	2,49	39 996 222	1,56	88,38	3 020 664	3,08	6,68	7,55
Leichen	3 803	0,02	815 845	0,03	214,55	71 529	0,07	18,81	8,77
Eisenbahnbaumaterialien	78 904	0,43	8 565 870	0,33	108,56	176 776	0,18	2,24	2,06
zusammen frachtpflichtig	18 210 370	100,00	2 575 853 920	100,00	141,45	98 159 530	100,00	5,39	3,81
im Verhältnis zu insgesamt	—	89,32	—	92,10	—	—	97,82	—	—
Dienstgut (frachtfrei)	2 176 537	10,68	220 918 553	7,90	101,50	—	—	—	—
Nebenerträge	—	—	—	—	—	2 188 188	2,18	—	—
insgesamt 1901	20 386 907	100,00	2 796 772 473	100,00	137,18	100 347 718	100,00	—	—
„ 1900	21 042 608	—	2 903 383 667	—	137,98	105 787 885	—	—	—
mithin 1901 weniger	—	3,12	—	3,67	—	—	5,14	—	—

Digitized by Google

Auf 1 km Betriebslänge kommen:		1900	1901
beförderte Tonnen	Anz.	3 710	3 533
geleistete Tonnenkm	„	511 773	484 616
Einnahme aus dem Güterverkehr	„	18 647	17 388

Die Güterbewegung auf den bayerischen Staatsbahnen ergab 1901 zusammen nach allen Verkehrsbezirken (ausschl. des inneren Verkehrs):

	1900		1901	
	Versand t	Empfang t	Versand t	Empfang t
Im ganzen	2 765 780	7 069 408	2 642 611	6 934 898
davon kommen auf:				
Holz (31)	1 059 563	315 669	991 777	308 031
Steinkohlen (60)	28 431	2 389 066	24 639	2 246 390
Braunkohlen (6)	1 108	1 976 552	758	2 020 525
Getreide (28)	151 336	227 328	120 660	273 129
Bier (3)	363 337	1 337	339 479	841
Eisen und Stahl (11 bis 19)	103 123	443 480	85 597	341 814

5. Finanzielle Ergebnisse.

Es betrugen:		1900	1901
die Betriebseinnahmen:			
im ganzen	ℳ	171 400 988	166 669 884
auf 1 km Betriebslänge	„	30 150	28 790
„ 1 000 Nutzkm	„	3 199	3 007
„ 1 000 Wagenachskm	„	98,27	90,01
die Betriebsausgaben:			
im ganzen	„	124 741 111	130 024 805
in Prozenten der Einnahmen	%	72,78	78,01
auf 1 km Betriebslänge	ℳ	21 942	22 460
„ 1 000 Nutzkm	„	2 328	2 346
„ 1 000 Wagenachskm	„	71,52	74,23

Digitized by Google

		1900	1901
der Überschuß:			
im ganzen	ℳ	46 659 877	36 645 079
auf 1 km Betriebslänge	„	8 208	6 330
in Prozenten der Einnahmen	%	27,22	21,99
„ „ des durchschnittlichen Anlagekapitals	„	3,57	2,71
Die reinen Betriebseinnahmen und Ausgaben (nach den Abzügen) stellten sich wie folgt:			
Einnahmen im ganzen	ℳ	170 241 209	165 503 639
Ausgaben überhaupt	„	118 551 006	124 954 269
Die persönlichen Ausgaben betrugen:			
im ganzen	ℳ	58 813 852	61 916 622
auf 1 km Betriebslänge	„	10 345	10 695
„ 1 000 Nutzkm	„	1 098	1 117
„ 100 000 Wagenachskm	„	3 372	3 585
„ 100 000 ℳ Einnahme	„	34 314	37 149

6. Unfälle beim Eisenbahnbetrieb.

Es ereigneten sich 1901 überhaupt an Unfällen im Betriebe:

Entgleisungen	33	(davon 21 in Stationen),
Zusammenstöße	42	(„ 37 „ „),
sonstige Unfälle	328	(„ 229 „ „),
zusammen	403	(davon 287 in Stationen),
dagegen 1900	455	(„ 340 „ „).

Bei sämtlichen Betriebsunfällen verunglückten 1901:

Reisende	69	Personen, davon	8 getötet,
Bahnbeamte und Bahnarbeiter	236	„ „ „	49 „ ,
sonstige Personen	72	„ „ „	38 „ ,
zusammen	377	Personen, davon	95 getötet,
dagegen 1900	442	„ „ „	111 „ .

Digitized by Google

Durchschnittlich kommen	1900		1901	
	Tötungen	Verletzungen	Tötungen	Verletzungen
a) bei den Reisenden:				
auf je 10 000 000 Reisende . .	1,41	13,11	1,60	12,17
„ „ 10 000 000 durchfahrene Personenkm	0,06	0,43	0,05	0,41
b) bei den Bahnbeamten u. Bahnarbeitern im Dienste:				
auf je 10 000 000 durchfahrene Zugkm	10,93	44,14	9,35	35,66
auf je 10 000 000 Wagenachskm aller Art	0,32	1,27	0,28	1,07

Von der Gesamtzahl der verunglückten Personen treffen:	1900	1901
auf je 1 000 000 durchfahrene Zugkm . .	8,79	7,19
„ „ 1 000 000 Wagenachskm aller Art	0,25	0,22

Infolge von Selbstmordversuchen verunglückten 23 Personen (davon 20 getödtet).

7. Personalbestand.

Im Jahresdurchschnitt 1901 waren tätig	im Verwaltungs- und Neubaudienst	im Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst	im Bahnhofsabfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	im Zugförderungs- und Werkstättendienst	zusammen
	Personen				
Statusmäßiges Personal	2 376	3 647	14 766	4 729	25 518
Diätarisches Personal	190	66	643	66	965
Taglohnpersonal . .	457	1 570	6 481	3 645	12 153
Bahnunterhaltungsarbeiter	—	8 350	—	—	8 350
Werkstättenarbeiter	—	—	—	4 861	4 861
insgesamt . . .	3 023	13 633	21 890	13 301	51 847
dagegen 1900 . .	2 815	12 602	21 249	12 444	49 110

Digitized by Google

Der Aufwand an Besoldung, Löhnen und Nebenbezügen betrug 1901 73 411 026 ℳ, gegen 69 551 513 ℳ im Vorjahr.

B. Bodensee-Dampfschiffahrt.

Der Betrieb der Bodensee-Dampfschiffahrt wurde im Jahre 1862 vom bayerischen Staate übernommen. Nachfolgend sind die Hauptbetriebsergebnisse des Jahres 1901 denen des Jahres 1900 gegenübergestellt.

		1900	1901
Anlagekapital	ℳ	2 183 643	2 183 643
Vorhandenes Betriebsmaterial:			
Dampfboote	Stck.	6	6
Dampffähre	„	1	1
Schleppkähne	„	5	5
Trajektkähne	„	3	3
Anschaffungskosten hierfür	ℳ	1 876 360	1 876 360
Leistungen der Dampfboote:			
Fahrtstunden	Anz.	8 353	8 852
Nutzkilometer	„	141 497	150 019
Beförderte Personen	„	288 780	290 251
„ Gütertonnen	„	222 365	201 331
Einnahmen:			
aus dem Personenverkehr	ℳ	250 201	232 654
„ „ Güterverkehr	„	258 274	241 825
Trajektanstalt:[1])			
Leistungen der Dampffähre:			
Fahrtstunden	Anz.	2 285	2 134
Nutzkilometer	„	22 874	20 953
Verkehr Lindau—Romanshorn:			
beförderte Wagen, beladen	„	16 495	15 483
„ „ , leer	„	2 342	2 148
„ Tonnen	„	142 005	134 530

[1]) Gemeinschaftsbetrieb mit der schweizerischen Nordostbahn.

Digitized by Google

		1900	1901
Verkehr Romanshorn—Lindau:			
beförderte Wagen, beladen . .	Anz.	6 657	6 360
„ „ , leer	„	11 879	11 028
„ Tonnen	„	40 210	38 142
Finanzielles Ergebnis:			
Einnahmen im ganzen	ℳ	571 033	537 981
auf 1 Nutzkm	„	3,474	3,148
Ausgaben im ganzen	„	440 702	448 366
in Prozenten der Einnahmen .	%	77,17	83,32
auf 1 Nutzkm	ℳ	2,681	2,623
Überschuß im ganzen	„	130 331	89 615
in Prozenten des Anlagekapitals	%	5,96	4,10
auf 1 Nutzkm	ℳ	0,793	0,524

C. Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Der 172,4 km lange Kanal wurde in den Jahren 1834—1846 durch den bayerischen Staat für Rechnung einer Aktiengesellschaft gebaut und nach Vollendung gegen Vergütung der Verwaltungskosten betrieben, bis der Staat den Kanal im Jahre 1852 erwarb. Die Hauptbetriebsergebnisse desselben im Jahre 1901 im Vergleich zum Vorjahr sind folgende:

		1900	1901
Anlagekapital	ℳ	27 678 193	27 678 193
Es befuhren den Kanal:			
beladene Schiffe	Anz.	1 544	1 415
leere „	„	1 052	844
Flöße	„	883	699
Bewegte Gütermasse	t	138 606	113 108
Betriebseinnahmen	ℳ	98 572	85 435
davon Schiffsgebühren:			
im ganzen	„	64 569	52 498
auf 100 kg	₰	4,66	4,64
Durchschnittsbelastung eines Schiffes	t	84,2	74,8
Schwere eines Floßes	„	9,3	10,3

Digitized by Google

		1900	1901
Gesamteinnahmen	ℳ	135 069	125 195
auf 1 km Länge	„	783	726
Ausgaben	ℳ	195 637	196 681
auf 1 km Länge	„	1 135	1 141
in Prozenten der Einnahme	%	144,84	157,10
Fehlbetrag	ℳ	60 568	71 486

D. Kettenschleppschiffahrt auf dem Main.

Durch Gesetz vom 5. Juni 1894 wurde zur Verbesserung des Fahrwassers des Mains von Aschaffenburg bis Kitzingen, sowie zur Errichtung der Kettenschleppschiffahrt auf dieser Mainstrecke ein Kredit von 6 770 000 ℳ bewilligt. Im Jahre 1900 wurde der Betrieb der staatlichen Kettenschleppschiffahrt bis Kitzingen ausgedehnt.

Im Dienst standen 5 Kettendampfer an 777 Diensttagen und legten in 10 457 Stunden 52 618 km zurück. Die hauptsächlichsten Verkehrs- und Rechnungsergebnisse in den Jahren 1900 und 1901 sind folgende:

		1900	1901
Anlagekapital	ℳ	5 420 171	5 739 950
Schleppschiffahrtkm	Anz.	35 152	52 618
Beförderte Fahrzeuge, leer	„	3 567	5 101
„ „ , beladen	„	1 300	1 566
Tragfähigkeit der Fahrzeuge	t	266 456	406 967
Gewicht der Ladung	„	42 958	57 393
Einnahmen	ℳ	81 087	139 696
desgl. auf 1 Fahrkm	„	2,31	2,65
Ausgaben[1])	„	120 621	164 149
desgl. auf 1 Fahrkm	„	3,43	3,12
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	148,76	117,50
Fehlbetrag	ℳ	39 534	24 453

[1]) Einschließlich der Rücklagen zum Erneuerungsfonds 1900 = 55 010 ℳ 1901 = 76 329 ℳ.

Digitized by Google

Wohlfahrtseinrichtungen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1901.

Der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Berichtsjahr 1901 enthält bemerkenswerte Mitteilungen über die Wohlfahrtseinrichtungen dieser Unternehmungen, denen die folgenden Angaben entnommen sind.[1])

Unter den Wohlfahrtseinrichtungen ist an erster Stelle der bahnärztliche Dienst genannt. Seit dem Jahre 1877 sind bei den königlich bayerischen Staatsbahnen Bahnärzte vertragsmäßig bestellt, denen gegen eine feste Vergütung hauptsächlich die ärztliche Behandlung des mittleren Beamten- und des Bedienstetenpersonals und seiner Angehörigen, sodann aber auch die ärztlich-technische Mitwirkung bei der Neuannahme und Pensionierung dieses Personals, die Hülfeleistung und Abgabe ärztlicher Gutachten bei Betriebsunfällen usw. obliegt. Zu Beginn des Berichtsjahres waren in 388 Bezirken 375 Bahnärzte angestellt, im Laufe des Jahres wurde die Zahl der Bezirke um 17, die der Bahnärzte um 16 vermehrt, sodaß am Schlusse des Jahres 1901 in 405 Bezirken 391 Bahnärzte in Tätigkeit waren. Außerdem waren noch 26 Spezialärzte als Bahnärzte angestellt, auch für das bei den Eisenbahnneubauten beschäftigte Personal und seine Familienangehörigen vorübergehend Ärzte mit der Krankenbehandlung betraut. Die Kosten des bahnärztlichen Dienstes haben im Jahre 1901 231 331 ℳ betragen, d. i. gegen das Vorjahr, in dem 218 192 ℳ aufgewendet wurden, 6,02 % mehr. Bei den Staatseisenbahnen, der Bodenseedampfschiffahrt und der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main haben Anspruch auf kostenfreie bahnärztliche Behandlung: Die pragmatischen Beamten der Kategorie A V und die ungeprüften Staatsbaupraktikanten, die nichtpragmatischen statusmäßigen Beamten, Unterbeamten und Bediensteten, die Anwärter für den mittleren Dienst sowie das diätarische Personal, soweit es nicht der Krankenversicherung unterliegt, die Hülfsbediensteten, die aus dem aktiven Militärdienst ausgeschiedenen, in Probedienstleistung befindlichen Militäranwärter sowie die Familienangehörigen des gesamten vorstehend genannten Personals. Die Zahl des nichtpragmatischen statusmäßigen und diätarischen Personals

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 565 ff.

Digitized by Google

der Staatseisenbahnen hat im Jahre 1901 im Durchschnitt 24 197 betragen, sie hat gegen das Vorjahr um 4,36 % zugenommen.

Um erkrankten Beamten und Bediensteten, deren Leiden durch den Gebrauch von Badekuren Heilung oder wesentliche Besserung erwarten lassen, solche Badekuren zu ermöglichen, werden ferner von der Staatseisenbahnverwaltung besondere Zuschüsse zu diesem Zwecke gewährt. Die Gesamtsumme solcher Zuschüsse hat im Jahre 1901 12 063 ℳ gegen das Vorjahr 174 ℳ oder 1,47 % mehr, betragen. Im ganzen sind an 18 Kurorten 127 Freikuren gewährt worden.

Sämtliche Pensionen des pragmatischen und nichtpragmatischen statusmäßigen Personals und seiner Hinterbliebenen werden nicht für Rechnung der bayerischen Staatseisenbahnen, sondern für Rechnung allgemeiner Staatsfonds verausgabt. Für das pragmatische Personal der Staatseisenbahnen sind im Jahre 1901 und zwar an Pensionäre 711 286 ℳ und an Hinterbliebene 359 707 ℳ, zusammen 1 070 993 ℳ Pensionen und Sustentationen zu zahlen gewesen. Im Vorjahr hatten die gleichen Ausgaben 977 100 ℳ betragen, sie haben mithin im Berichtsjahr um 93 893 ℳ oder 9,61 % zugenommen. Für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der Staatseisenbahnen sind im Jahre 1901 an Pensionen und Sustentationen gezahlt: für Pensionäre 3 871 956 ℳ, für Hinterbliebene 1 415 496 ℳ, und an sonstigen Ausgaben 15 325 ℳ, zusammen 5 302 777 ℳ oder gegen das Vorjahr, in dem 5 015 673 ℳ gezahlt waren, 5,72 % mehr.

Auf Grund der Krankenversicherungsgesetze ist für die bei den Staatseisenbahnen, der Bodenseedampfschiffahrt sowie bei der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main im Arbeiterverhältnis gegen Lohn beschäftigten Personen, ferner für das übrige Personal, dessen Bezüge 6⅔ ℳ für den Arbeitstag oder 2 000 ℳ für das Jahr nicht übersteigen, die „Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse der königlich bayerischen Staatseisenbahnverwaltung", die ihren Sitz in München hat, errichtet. Als Kassenärzte waren sämtliche Bahnärzte tätig, außerdem waren noch drei Kassenärzte angestellt, die nicht zugleich Bahnärzte waren, sodaß die Gesamtzahl der Kassenärzte am Schlusse des Jahres 418 (einschließlich 25 Spezialärzte) betrug. Auch bestand für die beim Eisenbahnneubau beschäftigten Arbeiter und für das übrige krankenversicherungspflichtige Neubaupersonal eine Baukrankenkasse mit besonderen Kassenärzten. Die Arbeiter bei dem Betrieb des Ludwig-Donau-Mainkanals waren bei den Gemeindekrankenversicherungen oder Ortskrankenkassen versichert.

Die Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse gewährt den Mitgliedern vom Beginn der Krankheit ab freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und Heilmittel, sodann im Falle der Erwerbsunfähigkeit ein Krankengeld auf die Dauer von 26 Wochen, ferner den Angehörigen der Mitglieder, sofern

Digitized by Google

sie nicht selbst der Krankenversicherungspflicht unterliegen, in Erkrankungsfällen freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und Heilmittel auf die Dauer von 13 Wochen oder freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhaus.

Es betrugen		im Jahre 1900 überhaupt	im Jahre 1900 durchschnittlich auf ein Mitglied	im Jahre 1901 überhaupt	im Jahre 1901 durchschnittlich auf ein Mitglied
die durchschnittl. Mitgliederzahl		25 627	—	26 780	—
„ Zahl der Erkrankungsfälle		19 321	0,75	20 359	0,76
„ „ „ Krankheitstage		281 368	10,98	301 850	11,27
„ „ „ Sterbefälle		248	0,01	232	0,01
„ Zinsen des Vermögens	ℳ	18 920	0,74	29 219	1,09
„ Eintrittsgelder	„	4 991	0,19	3 578	0,13
„ Beiträge der Mitglieder und der Verwaltungen	„	745 010	29,07	788 385	29,44
„ gesamten Einnahmen	„	801 648	31,28	850 556	31,76
„ Kosten für: ärztliche Behandlung	„	175 283	6,84	170 606	6,37
Arzneien und Heilmittel	„	116 653	4,55	109 587	4,09
„ Krankengelder	„	367 833	14,35	390 913	14,60
„ Wöchnerinnenunterstützung	„	1 413	0,06	2 093	0,08
„ Sterbegelder	„	69 794	2,72	66 570	2,49
„ Kosten an Krankenanstalten	„	48 637	1,90	46 996	1,76
„ Ersatzleistungen an Dritte für gewährte Krankenunterstützungen	„	863	0,03	2 689	0,10
„ gesamten Krankheitskosten	„	780 476	30,46	789 454	29,48
„ „ Ausgaben	„	782 814	30,55	791 336	29,55
das verzinslich angelegte Vermögen am Jahresschluß	„	803 100	31,34	862 700	32,21

Die Baukrankenkasse gewährt den Mitgliedern das Krankengeld vom dritten Tage nach dem Tage der Erkrankung ab auf die Dauer von 13 Wochen. Bei Erkrankungen, welche durch Unfall herbeigeführt wurden oder von mehr als 14 tägiger Dauer sind, wird das Krankengeld vom Eintritt der Erwerbsunfähigkeit an gewährt.

Die Arbeiterpensionskasse der königl. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung ist ebenso wie die Pensionskasse für die Arbeiter der

Digitized by Google

preußischen Staatseisenbahnverwaltung in zwei Abteilungen, A und B, gegliedert. Die Abteilung A hat für sämtliche versicherungspflichtigen, bei der Staatseisenbahnverwaltung, der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, der Kanalverwaltung und der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main im Arbeiterverhältnis beschäftigten männlichen und weiblichen Personen sowie für das übrige nicht statusmäßige Personal, sofern dasselbe Lohn oder Gehalt bezieht, sein regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst aber 2000 ℳ nicht übersteigt, alle Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes zu erfüllen, während die Abteilung B für die Mitglieder der Abteilung A, die zu dauernder Beschäftigung angenommen sind, eine weitergehende besondere Fürsorge trifft durch die Gewährung von Zuschüssen zu den aus der Abteilung A zu zahlenden Renten und durch die Bewilligung von Renten in solchen Fällen, in denen sie gesetzlich nicht beansprucht werden können, wie auch durch die Gewährung von Witwen-, Waisen- und Sterbegeldern. Sie ist im allgemeinen eine Fortsetzung der vom 1. Oktober 1888 bis 31. Dezember 1890 in Wirksamkeit gewesenen „Kasse für Alters-, Invaliden- und Reliktenversorgung für die ständigen Arbeiter der Königl. Staatseisenbahnverwaltung".

Über die Zahl und die Bewegung der Mitglieder beider Kassenabteilungen im Berichts- und im Vorjahr gibt die folgende Tabelle Aufschluß:

	1900		1901	
	Abteil. A	Abteil. B	Abteil. A	Abteil. B
Zahl der Mitglieder bei Beginn des Jahres	26 053	16 965	28 152	17 262
Im Laufe des Jahres:				
traten hinzu	20 452	3 822	19 722	4 764
schieden aus durch:				
Übertritt in statusmäßige Stellung	2 885	2 874	860	850
Austritt aus der Beschäftigung .	14 950	318	18 324	483
Erwerbsunfähigkeit und zwar:				
ohne Rentenanspruch oder Zusatzrente	20	6	35	14
mit Invalidenrente oder Zusatzrente	155	146	198	201
mit Unfallrente	99	39	84	35
Tod	244	142	233	146

Digitized by Google

	1900		1901	
	Abteil. A	Abteil. B	Abteil. A	Abteil. B
Am Schlusse des Jahres waren vorhanden	28 152	17 262	28 140	20 297
davon gehörten zur:				
Lohnklasse I	1 023	—	1 081	—
„ II	309	51	406	53
„ III	18 573	9 957	17 446	11 553
„ IV	6 371	3 816	7 297	4 894
„ V bezw. IV a (bei Abt. B) .	1 876	1 976	1 910	2 297
„ IV b (bei Abt. B) .	—	1 462	—	1 300

Seit dem 1. Januar 1900 bestehen bei der Abteilung A 5 Lohnklassen.

Im Jahresdurchschnitt zählte die Abteilung A im Jahre 1900 27 103, im Jahre 1901 28 145 Mitglieder, die Abteilung B in den beiden Jahren 17 114 und 18 779 Mitglieder.

Die Zuschüsse der Staatseisenbahnverwaltung sowie der Kanal- und Dampfschiffahrtsverwaltung werden zu beiden Kassenabteilungen z. Z. im vollen Betrag der laufenden Mitgliederbeiträge geleistet. Außerdem werden der Abteilung B die Zinsen eines Kapitals (des sogen. Vizinaleisenbahnbaufonds) von 3 742 300 ℳ — im Betrag von ungefähr 131 000 ℳ — überwiesen.

Bei der Abteilung A betrugen die Zuschüsse der Verwaltung im Berichtsjahr 201 383 ℳ gegen 203 016 ℳ im Vorjahr. Die Zinsen des Vermögens sind von 95 286 ℳ im Vorjahr auf 106 537 ℳ im Berichtsjahr gestiegen. Seit dem 1. Januar 1900 zerfällt das Vermögen der Abteilung A nach den Bestimmungen des Invalidenversicherungsgesetzes in Gemein- und Sondervermögen. Aus dem Gemeinvermögen hat die Abteilung A zu der von allen Versicherungsanstalten und zugelassenen Kasseneinrichtungen gemeinsam aufzubringenden Last (Gemeinlast) aus dem von ihr verwalteten Teile des Gemeinvermögens nach den gesetzlichen Bestimmungen beizutragen. Die sich hiernach ergebende Belastung der Abteilung A für Invaliden-, Kranken- und Altersrenten stellt sich mit Einschluß der Sonderlast für das Jahr 1901 auf 171 539 ℳ. Das verzinslich angelegte Vermögen der Abteilung A betrug am Schlusse des Jahres 1901

a) an Sondervermögen . . . . . 3 251 374 ℳ
b) „ Gemeinvermögen . . . . . 74 759 ℳ.

Digitized by Google

Bei der Abteilung B betrugen in beiden Jahren die Einnahmen:

Bezeichnung der Einnahmen	Überhaupt		Durchschnittlich kommen auf ein Mitglied	
	1900 ℳ	1901 ℳ	1900 ℳ	1901 ℳ
Zinsen des Vermögens	300 265 [1]	321 517 [2]	17,51	17,12
Eintrittsgelder	5 447	6 639	0,32	0,35
Laufende regelmäßige Beiträge:				
der Kassenmitglieder	238 520	268 239	13,94	14,28
der Eisenbahn-, Kanal- und Dampfschiffahrtsverwaltungen	238 520	268 239	13,94	14,28
Nachgezahlte Beiträge	515	405	0,03	0,02
Sonstige Einnahmen	20 528	20 696	1,20	1,10

Demgegenüber betrugen die Ausgaben:

Bezeichnung der Ausgaben	1900 ℳ	1901 ℳ
Zusatzrenten	116 351	144 147
Einmalige Abfindungen, Ausnahmerenten und Unterstützungen	18 519	15 595
Witwengelder: laufend	110 244	126 335
einmalig (Abfindungen)	5 799	5 519
Waisengelder	21 768	24 758
Sterbegelder	5 090	4 936
Rückvergütungen von eingezahlten Beiträgen	33 361	7 407
Verwaltungskosten und sonstige Ausgaben	2 150	130

Das verzinslich angelegte Vermögen der Abteilung B stieg von 5 506 598 ℳ am Schlusse des Jahres 1900 auf 6 118 265 ℳ am Schlusse des Jahres 1901; die Wertpapiere sind hierbei nach dem Ankaufswert gerechnet. Auf je ein Mitglied entfallen 325,80 ℳ gegen 321,70 ℳ im Vorjahr.

Über den Bestand, den Zu- und Abgang an Empfängern und Empfängerinnen laufender Bezüge aus beiden Abteilungen der Pensionskasse gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

[1] Mit 130 980 ℳ aus besonderem Fonds zugewiesener Zinsen.
[2] Desgl. 131 171 ℳ.

Digitized by Google

Art der Bezüge	Zu Beginn des Jahres waren Empfänger vorhanden	Im Laufe des Jahres traten hinzu	Im Laufe des Jahres schieden aus			Am Schlusse des Jahres waren vorhanden
			durch Übertritt in den Bezug einer Unfallrente	durch Tod	durch andere Ursachen	
Abteilung A:						
Invalidenrenten . .	570 [1])	198	5	81	12	670
Krankenrenten . .	4	8	—	—	5	7
Altersrenten . . .	222 [1])	40	1	23	13	225
Abteilung B:						
Zusatzrenten . . .	519	201	4	92	10	614
Ausnahmerenten .	2	—	—	—	—	2
Witwengelder . . .	995	151	3	35	29	1 079
Waisengelder . . .	839	157	2	8	100	886

Zur Durchführung der Unfallversicherung ist die Generaldirektion in München als Ausführungsbehörde im Sinne des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 bezeichnet. Die Feststellung der Entschädigungen erfolgt in allen Fällen durch die Generaldirektion als Ausführungsbehörde. Die Berufungen gegen die Bescheide der Ausführungsbehörde werden von dem Schiedsgericht für Arbeiterversicherung der Staatseisenbahnverwaltung in München entschieden, während die Rekurse gegen die Entscheidungen des Schiedsgerichts an das bayerische Landesversicherungsamt in München gehen.

Die Anzahl der durchschnittlich beschäftigten unfallversicherungspflichtigen Personen betrug im Berichtsjahr 30 293, sie hat gegen das Vorjahr um 204 oder um 0,68 % zugenommen. Die Zahl aller Verletzungen mit mehr als dreitägiger Dauer der Erwerbsunfähigkeit betrug 4 377 oder 144,49 (im Vorjahr 150,28) für je 1 000 der versicherten Personen, während nur für 289 (im Vorjahr 319) Tötungen und Verletzungen Entschädigungen nach dem Unfallversicherungsgesetz festzusetzen waren. Die Jahresausgabe an Entschädigungen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes belief sich im Berichtsjahr auf 586 158 ℳ gegen 532 111 ℳ im Vorjahr; die Ausgabe ist mithin um 34 047 ℳ oder um 10,16 % gestiegen.

[1]) Ohne die von fremden Versicherungsanstalten angewiesenen, der Arbeiterpensionskasse teilweise zur Last fallenden Renten.

Digitized by Google

Zum Zwecke der Gewährung einmaliger Unterstützungen an das nichtpragmatische statusmäßige, das diätarische und das im Lohnverhältnis stehende Personal und an seine Hinterbliebenen besteht ein besonderer Unterstützungsfond bei der königl. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung. Diesem Fonds fließen außer den Zinsen seines Vermögens Strafgelder sowie ein Zuschuß der Eisenbahnverwaltung im derzeitigen Betrag von 140 000 ℳ zu. Die Einnahmen betrugen im Berichtsjahr insgesamt 250 591 ℳ gegen 240 289 ℳ im Vorjahr. An Unterstützungen wurden gewährt an das Personal der Staatsbahnen 231 960 ℳ, des Kanals 2121 ℳ und der Dampfschiffahrt 930 ℳ, zusammen 235 011 ℳ, mithin 2745 ℳ mehr als im Vorjahr. Das verzinslich angelegte Vermögen des Unterstützungsfonds betrug am Schlusse des Jahres 1901, die Wertpapiere zum Nennwert gerechnet, 2 317 557 ℳ gegen 2 312 543 ℳ am Schlusse des Vorjahres.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen der australischen Kolonien Viktoria, Westaustralien und Neuseeland.[1]

Betriebsjahr 1900/1901.

1. Kolonie Viktoria.[2]

Am 30. Juni 1901 waren 3 237$^3/_4$ Meilen (5 210 km) Eisenbahnen im Betrieb.[3] Der Kapitalaufwand für Eisenbahnbauten stellte sich für das Berichtsjahr 1900/1901 auf 40 145 404 £. Das Anlagekapital verzinste sich mit 3,37 % (gegen 3,07 % im Vorjahr).

Seit 1. Juli 1900 wurden zwei neue Strecken eröffnet, die Linie Ferntree Gully—Gembrook mit 2' 6" Spurweite und 18 Meilen Länge und die Linie Bungaree Junction—Race-course Reserve mit 5' 3" Spurweite und 1$^1/_2$ Meilen Länge.

Mit zwei oder mehr Gleisen versehen waren 294 Meilen.

Im Bau begriffen sind 6 Linien von 84 Meilen Länge, darunter 2 Schmalspurbahnen (2' 6") von zusammen 40 Meilen Länge.

Hauptbetriebsergebnisse für 1900/1901 gegenüber 1899/1900:		30. Juni	
		1900	1901
Bahnlänge	Meil.	3 218	3 237$^3/_4$
Mittlere Betriebslänge	„	3 186	3 228$^1/_2$
Verwendetes Baukapital:			
überhaupt	„	39 658 819	40 145 404
für 1 Bahnmeile	„	12 327	12 402
Gesamteinnahme	„	3 025 162	3 337 797

[1] Vergl. Archiv 1903 S. 162 u. ff.

[2] Victorian Railways. Report of the Victorian Railways Commissioner for the year ending 30. Juni 1901.

[3] Die Betriebslänge der Staatsbahnen betrug am 31. Dezember 1900 = 3 237$^3/_4$ Meilen (5 210 km).

Digitized by Google

		30. Juni	
		1900	1901
Ausgabe[1])	Meil.	1 807 301	1 984 796
Überschuß	„	1 217 861	1 353 001
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	59,74	59,46
Verzinsung des Baukapitals:			
überhaupt	%	3,07	3,37
Von der Einnahme entfallen:			
auf Personenverkehr	£	1 469 910	1 625 903
„ Güterverkehr	„	1 555 252	1 711 894
Anzahl der beförderten Personen[2])	Anz.	49 332 899	54 704 062
„ „ „ Güter[3])	t	2 998 303	3 381 860
Geleistete Zugmeilen	Anz.	10 107 549	11 066 016
Durchschnittlich für 1 Betriebsmeile:			
Roheinnahme	£	950	1 034
Ausgabe	„	567	615
Überschuß	„	383	419
Durchschnittlich für 1 Zugmeile:			
Roheinnahme	d	71,83	72,39
Ausgabe	„	42,91	43,03
Überschuß	„	28,92	29,34
Betriebsmittel (im Betrieb):			
Lokomotiven	Stück	518	528
Personenwagen	„	1 129	1 147
Gepäckwagen	„	303	302
Güterwagen	„	9 065	9 201
sonstige Wagen	„	198	226

Die Bahnunterhaltungskosten für die Bahnmeile (mit Nebengleisen stellten sich in 1900/1901 auf rund 161 £ gegen 156 £ in 1899/1900.

[1]) Ohne Pensionen und Gratifikationen (1899/1900 = 95 239 £, 1900/1901 = 90 443 £).

[2]) Davon entfallen auf Zeitkarteninhaber 1899/1900 = 18 865 063, 1900/1901 = 20 558 962. Auf den Vorortlinien (20 Meilen im Umkreise von Melbourne) sind im Berichtsjahr befördert 49 415 994 Reisende, von denen 20 009 183 Zeitkarteninhaber waren.

[3]) Mit Vieh, für 1899/1900 = 206 653 t, für 1900/1901 = 226 163 t.

Digitized by Google

Die Zugkosten für die Zugmeile betrugen für 1899/1900 = 17,21 d gegen 16.15 d im Vorjahr. Die Zahl der beschäftigten Beamten betrug am 30. Juni 1901 = 11 956 Mann (davon 8 919 dauernd), gegen 11 665 (davon 8 981 dauernd) im Vorjahr.

Eine große Zahl der Zweigbahnen, 52 Linien von 1 252$^3/_4$ Meilen Länge, arbeitete 1899/1900 mit einem Verlust von zusammen 292 466 £. 3 Linien mit 8$^3/_4$ Meilen Länge blieben geschlossen.

Eisenbahnunfälle.

Durch Eisenbahnunfälle wurden	1899/1900		1900/1901	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:				
ohne eigenes Verschulden. .	—	14	—	15
durch eigene Schuld. . . .	2	115	3	136
b) Bahnbedienstete:				
ohne eigenes Verschulden. .	5	112	12	150
durch eigene Schuld. . . .	4	224	4	234
c) Sonstige Personen:				
bei Wegeübergängen . . .	10	15	6	7
beim unbefugten Überschreiten der Gleise	14	14	20	15
aus sonstigen Ursachen . . .	3	14	5	58
überhaupt . . .	38	538	50	615
	576		665	

2. Kolonie Westaustralien.[1])

Am 30. Juni 1901 stellte sich die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen auf 1 355 Meilen[2]) (2 180 km), 31 Meilen hiervon sind zweigleisig ausgebaut worden.

Im Bau befindlich sind 4 neue Bahnlinien.

Die Spurweite beträgt 3′ 6″, nur die Pferdebahn von Roebourne nach Cossack hat 2′ Spur.

[1]) Western Australia Report on the working of the Government Railways and Tramways for the year ended 30. June 1901. Perth (mit Übersichtskarte und graphischen Skizzen).

[2]) Ohne die 8$^1/_2$ Meilen lange Pferdebahnlinie von Roebourne nach Cossack. Am 31. Dezember 1900 stellte sich die Bahnlänge der Staatsbahnen ebenfalls auf 1355 Meilen (2 180 km).

Digitized by Google

Die Gesamtanlagekosten für die im Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen stellten sich am 30. Juni 1901 auf 7 098 239 £ oder für die Meile auf 5 239 £. Über die Betriebsergebnisse der westaustralischen Staatsbahnen in den Betriebsjahren 1899/1900 und 1900/1901 finden sich nachstehende Angaben:

Staatsbahnen (ohne die Pferdebahnlinie Roebourne-Cossack)		30. Juni 1900	30. Juni 1901
Bahnlänge	Meil.	1 355	1 355
Mittlere Betriebslänge	„	1 355	1 355
Verwendetes Baukapital	£	6 856 363	7 098 239
desgl. für 1 Meile	„	5 060	5 239
Gesamteinnahme	„	1 259 512	1 353 704
Ausgabe	„	861 470	1 044 920
Überschuß	„	398 042	308 784
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	68,40	77,19
Verzinsung des Anlagekapitals	„	5,81	4,35
Auf 1 Betriebsmeile kommen:			
an Einnahme	£	930	999
„ Ausgabe	„	636	771
„ Überschuß	„	294	228
Auf 1 Zugmeile entfallen:			
an Einnahme	d	71,70	78,74
„ Ausgabe	„	49,04	60,78
„ Überschuß	„	22,66	17,96
Von der Einnahme entfallen:			
auf Personenverkehr	£	402 500	407 319
„ Güterverkehr (einschl. Vieh)	„	857 012	946 385
Beförderte Personen	Anz.	6 225 068	6 823 453
Gefahrene Gütertonnen[1])	„	1 364 429	1 697 855
Geleistete Zugmeilen	„	4 216 161	4 126 202
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stück	233	229
Personenwagen	„	259	258
Güterwagen	„	4 778	4 819
Beschäftigtes Personal	Anz.	5 818	6 283

[1]) Ohne Vieh. Hierauf entfielen 1899/1900 = 19 611 t, 1900/1901 = 21 865 t.

Digitized by Google

An Vieh wurde befördert:	1899/1900	1900/1901
Rindvieh . . . . . Stück	25 554	28 793
Schweine . . . . . „	23 180	31 297
Schafe . . . . . „	312 823	328 255

Wenn auch die Kapitalverzinsung seit 1895/96 zurückgegangen ist, so ist sie doch günstiger, als die der Bahnen der übrigen australischen Kolonien. Dies zeigt nachstehende Übersicht:

	Verzinsung des Baukapitals[1])		
	1895/1896	1899/1900	1900/1901
	in Prozenten		
Kolonie Westaustralien	11,48	5,81	4,35
„ Neusüdwales	3,44	3,63	3,94
„ Südaustralien	3,21	3,91	3,86
„ Neuseeland	2,80	3,42	3,48
„ Viktoria	2,24	3,07	3,37
„ Queensland	2,63	2,67	1,31
„ Tasmanien	(1895) 0,83	(1899) 1,11	(1899) 1,16

Das günstige Ergebnis ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß das für 1 Betriebsmeile aufgewendete Anlagekapital bei den westaustralischen Bahnen wesentlich geringer ist, als bei den Staatsbahnen der übrigen australischen Kolonien.

Dasselbe[1]) betrug im Jahre 1900/1901:

für Westaustralien	5 239 £
„ Neusüdwales	13 682 „
„ Südaustralien	7 577 „
„ Neuseeland	7 915 „
„ Viktoria	12 402 „
„ Queensland	7 047 „
„ Tasmanien (1900)	8 339 „.

Die Betriebsergebnisse der $8^1/_2$ Meilen (14 km) langen Pferdebahn von Roebourne nach Cossack waren nach den vorliegenden Berichten die folgenden:

[1]) Die Angaben der Quelle sind durch neuere Angaben für 1900/1901 vervollständigt.

Digitized by Google

		30. Juni	
		1900	1901
Bahnlänge	Meil.	8½	8½
Verwendetes Anlagekapital	£	23 352	23 467
Gesamteinnahme	„	2 131	1 981
Ausgabe	„	2 889	2 285
Verlust	„	758	304
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	135,57	115,35
Beförderte Personen	Anz.	5 775	5 434
Von der Einnahme entfallen:			
auf Personenverkehr	£	664	608
„ Güterverkehr	„	854	834
„ Kaigebühren	„	613	539

3. Kolonie Neuseeland.[1])

Die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen[2]) betrug am 31. März 1901 = 2 212 Meilen (3 559 km).

Im Berichtsjahr wurden 5 Linien mit 25 Meilen Bahnlänge neu eröffnet, 4 Linien mit 83 Meilen Länge gingen in den Besitz des Staates über.

Mit 99 Meilen Privatbahnen umfaßt das neuseeländische Eisenbahnnetz 2 311 Meilen (3 718 km).

Die Spurweite beträgt 3' 6".

Hauptbetriebsergebnisse für 1899/1900 und 1900/1901:		31. März	
		1900	1901
Bahnlänge (rund)	Meil.	2 104	2 212
Mittlere Betriebslänge (rund)	„	2 099	2 174
Verwendetes Baukapital[3])	£	16 703 887	17 207 328
desgl. für 1 Bahnmeile	„	7 958	7 915

[1]) 1901. New Zealand Railways Statement. By the Minister for Railways the Hon. J. G. Ward. (Mit Übersichtskarte, bildlichen Skizzen und Photographien.

[2]) Am 31. Dezember 1900 betrug die Länge des Staatsbahnnetzes 2 211 Meilen (3 557 km).

[3]) Für die Betriebsstrecken. Einschließlich der Kosten für die Baustrecken beziffert sich der Bauaufwand für 1899/1900 auf 17 554 272 £ und für 1900/1901 auf 18 230 057 £.

Digitized by Google

		31. März	
		1900	1901
Gesamteinnahme	£	1 623 891	1 727 236
Ausgabe	„	1 052 358	1 127 848
Überschuß	„	571 533	599 388
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	64,80	65,30
Verzinsung des Baukapitals	„	3,42	3,48
Auf die Betriebsmeile kommen durchschnittlich:			
an Einnahme	£	774	794
„ Ausgabe	„	501	519
„ Überschuß	„	273	275
Auf die Zugmeile entfallen:			
an Einnahme	d	93,00	89,75
„ Ausgabe	„	60,31	58,58
„ Überschuß	„	32,69	31,17
Einnahme aus dem Personenverkehr	£	583 508	617 688
„ „ „ Güterverkehr	„	1 040 383	1 109 548
Beförderte Personen[1])	Anz.	5 468 284	6 243 593
„ Güter[2])	t	3 127 874	3 339 687
Geleistete Zugmeilen	Meil.	4 187 893	4 620 971
Zahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	304	305
Personenwagen	„	577	603
Güterwagen	„	10 295	10 868
Von den beförderten Gütern entfallen:			
auf Kohlen (minerals)	t	1 218 698	1 366 241
„ Getreide	„	764 033	772 571
„ Frachtgut (general merchandise)	„	536 428	551 878
„ Bauholz	„	334 677	380 803
„ Wolle	„	104 621	96 519

[1]) Außerdem sind an Zeitkarten ausgegeben für 1899/1900 = 63 335 Stück und für 1900/1901 = 82 921 Stück.

[2]) Außerdem an Vieh für 1899/1900 = 123 841 t und für 1900/1901 = 121 643 t.

Digitized by Google

	31. März	
	1900	1901
An Vieh wurden befördert:		
Rinder . . . . . Stck.	61 844	65 955
Schafe . . . . . „	2 523 787	2 412 191
Schweine . . . . . „	36 049	51 059

Die Anzahl der im Staatseisenbahndienst Angestellten betrug am 31. März 1901 = 7 793 Personen (gegen 7236 im Vorjahr).

Die Zahl der verunglückten Personen stellte sich auf 481, darunter 5 getötete und 13 verletzte Reisende.

Digitized by Google

Kleinere Mitteilungen.

Um eine **plötzliche Arbeitseinstellung von Eisenbahnangestellten zu Streikzwecken** zu verhindern, hat die spanische Regierung unter dem 9. und 15. Februar 1901 zwei Verordnungen erlassen, durch die bestimmt wird, daß Maschinisten, Heizer, Telegraphisten und Stationsvorsteher mindestens 14 Tage, alle übrigen Eisenbahnbediensteten mindestens 10 Tage vor ihrem Austritt kündigen müssen. Zuwiderhandlungen sind nach der Bahnpolizeiverordnung vom 8. September 1878 strafbar. Die Eisenbahngesellschaften müssen dieselben Kündigungsfristen einhalten, es sei denn, daß die sofortige Entlassung als Strafe für besonders schwere, in der Verordnung aufgezählte Vergehen erfolgt.

Um eine inzwischen aufgetretene Streitfrage zu entscheiden, bestimmt der Königl. Erlaß vom 16. August 1902, daß die Kündigung schriftlich durch den Beteiligten selbst oder durch einen mit einer Spezialvollmacht versehenen Vertreter geschehen muß, aus der der Wille des Beteiligten, auszuscheiden, hervorgeht, daß aber eine Generalvollmacht zur Abgabe der Kündigungserklärung für einen anderen nicht berechtigt.

Ausmusterung der Betriebsmittel bei den preußischen Staatseisenbahnen. In dem von dem Geheimrat Wichert verfaßten, im Archiv für Eisenbahnwesen von 1892 auf S. 1067/88 abgedruckten Aufsatz ist unter anderem erläutert, wie sich unter Zugrundelegung der Wirklichkeit nach den letzten (5) Jahren ermitteln läßt, in welchem Umfang die Ausmusterung von Betriebsmitteln in den kommenden Jahren voraussichtlich erforderlich werden wird. Es ist darin ausgeführt, daß die Ausmusterung von Lokomotiven bis zum vollendeten 18. Jahre, von Wagen bis zum vollendeten 24. Jahre garnicht oder in nur geringem Umfang stattfindet und daher die Anzahl der vorhandenen Betriebsmittel aus jüngeren Jahren für die Ausmusterung überhaupt nicht in Betracht kommt. Nach diesen Gesichtspunkten ist die in dem vorerwähnten Aufsatz enthaltene Tabelle 1 nachstehend bis auf die Gegenwart ergänzt, während die Tabelle 2 über den am 1. April 1902 vorhanden gewesenen Bestand an Betriebsmitteln Auskunft gibt und aus der Tabelle 3 ersichtlich ist, wie sich die Ausmusterung der Betriebsmittel in den nächsten 12 Jahren voraussichtlich gestalten wird, falls die Verhältnisse keine wesentlichen Änderungen erfahren sollten.

Digitized by Google

Tabelle 1.

Auf den preußischen sowie den vereinigt

waren vorhanden am	1. 4. 1886	1. 4. 1887	1. 4. 1888	1. 4. 1889	1. 4. 1890	1. 4. 1
wurden ausgemustert im Etatsjahr . .	1886/87	1887/88	1888/89	1889/90	1890/91	1891
						Lok
im Alter von 19 Jahren und darüber .	1 500	1 638	1 768	1 875	2 124	2
es wurden ausgemustert	171	173	202	212	240	
in Prozenten	11,4	10,6	11,4	11,3	11,3	11
im Durchschnitt von 5 Jahren		11,2 Prozent				
durch Umbau wurden wiederhergestellt	11	14	20	24	33	
in Prozenten der ausgemusterten Lokomotiven im Durchschnitt von 5 Jahren		12,1 Prozent				
						Personen
im Alter von 25 Jahren und darüber .	1 721	1 837	1 927	1 930	2 137	2
es wurden ausgemustert	186	133	187	128	142	
in Prozenten	10,8	7,2	9,7	6,6	6,6	
im Durchschnitt von 5 Jahren		7,5 Prozent				
durch Umbau wurden wiederhergestellt	9	3	—	—	7	
in Prozenten der ausgemusterten Personenwagen im Durchschnitt von 5 Jahren		1,8 Prozent				
						Gepäck- u
im Alter von 25 Jahren und darüber .	20 246	22 393	24 191	24 568	27 097	31
es wurden ausgemustert	2 191	1 836	2 526	2 666	2 253	2
in Prozenten	10,8	8,2	10,4	10,9	8,3	
im Durchschnitt von 5 Jahren		9,0 Prozent				
durch Umbau[1]) wurden wiederhergestellt	221	142	385	627	319	
in Prozenten der ausgemusterten Güterwagen im Durchschnitt von 5 Jahren		17,1 Prozent				

[1]) Einschließlich derjenigen aus ausgemusterten Personenwagen.

Digitized by Google

Tabelle 1.

eußischen und hessischen Staatseisenbahnen

1.4.1892	1.4.1893	1.4.1894	1.4.1895	1.4.1896	1.4.1897	1.4.1898	1.4.1899	1.4.1900	1.4.1901	1.4.1902
92/93	1893/94	1894/95	1895/96	1896/97	1897/98	1898/99	1899	1900	1901	
otiven										
3 005	3 731	3 878	3 662	3 473	3 395	3 406	3 130	2 943	2 930	2 971
333	361	403	324	321	306	318	395	383	405	
11,1	9,7	10,4	8,8	9,2	9,0	9,3	12,6	13,0	13,8	
9,8 Prozent					11,4 Prozent					
50	37	31	15	11	17	14	5	5	10	
8,3 Prozent					2,8 Prozent					
agen										
2 607	2 829	3 102	3 331	3 714	4 558	5 499	6 628	6 993	6 965	6 825
173	219	234	196	221	254	268	301	311	294	
6,6	7,7	7,5	5,9	6,0	5,6	4,9	4,5	4,4	4,2	
6,7 Prozent					4,7 Prozent					
4	2	—	37	7	6	11	34	26	4	
4,8 Prozent					5,7 Prozent					
terwagen										
028	38 918	41 741	45 946	54 847	70 630	83 982	92 613	93 148	86 978	79 233
846	3 211	3 347	2 957	2 856	4 140	6 547	6 347	8 217	9 889	
7,9	8,3	8,0	6,4	5,2	5,9	7,8	6,9	8,8	11,4	
7,0 Prozent					8,2 Prozent					
552	371	442	308	564	887	1 912	1 349	1 419	1 943	
14,7 Prozent					21,4 Prozent					

Digitized by Google

Tabelle 2.

Am 1. April 1902

im Alter von	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen	im Alter von	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen
1 Jahr	911	1 373	16 411	12 Jahren	652	933	12 719
2 Jahren	822	1 121	16 240	13 „	608	777	11 051
3 „	797	1 118	18 444	14 „	347	623	7 574
4 „	776	1 158	19 609	15 „	279	486	3 605
5 „	559	953	14 214	16 „	309	443	2 481
6 „	429	1 121	14 975	17 „	492	511	3 953
7 „	410	670	9 601	18 „	401	633	5 543
8 „	450	768	8 354	19 „	407	572	6 789
9 „	544	795	5 712	20 „	343	522	7 266
10 „	648	925	7 402	21 „	136	267	3 477
11 „	785	826	10 632	22 „	50	203	3 587

Tabelle 3.

Auf den vereinigten preußischen

voraussichtlich vorhanden am	1. 4. 1902	1. 4. 1903	1. 4. 1904
voraussichtlich ausgemustert oder umgebaut im Etatsjahr	1902	1903	1904
			Loko-
im Alter von 19 Jahren und darüber	2 971	3 033	3 179
ausgemustert (11,4 Prozent der vorhandenen) . .	339	346	362
umgebaut (2,9 Prozent der ausgemusterten) . . .	9	10	10
demnach vollständiger Abgang	330	336	352
			Personen-
im Alter von 25 Jahren und darüber	6 825	6 884	6 854
ausgemustert (4,7 Prozent der vorhandenen) . . .	321	324	322
umgebaut (5,7 Prozent der ausgemusterten) . . .	18	18	18
demnach vollständiger Abgang	303	306	304
			Gepäck- und
im Alter von 25 Jahren und darüber	79 233	75 212	72 252
ausgemustert (8,2 Prozent der vorhandenen) . . .	6 497	6 167	5 925
umgebaut (21,4 Prozent der ausgemusterten) . . .	1 390	1 320	1 268
demnach vollständiger Abgang	5 107	4 847	4 657

Digitized by Google

Tabelle 2.

waren vorhanden

im Alter von	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen	im Alter von	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen
23 Jahren	110	294	3 207	34 Jahren	35	250	3 311
24 „	203	380	2 478	35 „	21	286	4 049
25 „	82	150	1 288	36 „	19	232	2 907
26 „	108	216	1 034	37 „	8	196	2 895
27 „	195	615	4 991	38 „	5	80	924
28 „	427	1 310	12 481	39 „	2	86	1 115
29 „	359	1 033	13 108	40 „	5	56	1 014
30 „	174	786	12 186				
31 „	137	525	7 843	mehr als			
32 „	91	408	3 850	40 Jahren	3	121	2 390
33 „	51	475	3 847				

Tabelle 3.

und hessischen Staatseisenbahnen

1. 4. 1905	1. 4. 1906	1. 4. 1907	1. 4. 1908	1. 4. 1909	1. 4. 1910	1. 4. 1911	1. 4. 1912	1. 4. 1913
1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
motiven								
3 126	3 049	3 048	3 309	3 584	3 960	4 157	4 227	4 195
356	348	347	377	409	451	474	482	478
10	10	10	11	11	13	13	13	13
346	338	337	366	398	438	461	469	465
wagen								
6 735	6 685	6 893	7 141	7 438	7 599	7 685	7 810	8 066
317	314	324	336	350	357	361	367	379
18	18	18	19	20	20	21	21	22
299	296	306	317	330	337	340	346	357
Güterwagen								
69 914	67 658	69 376	70 476	70 240	68 433	65 302	63 552	65 915
5 733	5 548	5 689	5 779	5 760	5 612	5 355	5 211	5 405
1 227	1 187	1 217	1 237	1 233	1 201	1 146	1 115	1 157
4 506	4 861	4 472	4 542	4 527	4 411	4 209	4 096	4 248

K. Nandelstaedt.

Digitized by Google

Umfang der königl. bayerischen Staatsbahnen

am 1. Januar 1903.

Oberbahnämter	Streckenlänge in Kilometern		
	überhaupt	davon	
		Hauptbahnen	Nebenbahnen
I. Augsburg	405,787	334,883	64,579
II. Bamberg	737,272	428,199	299,373
III. Ingolstadt	413,110	344,885	68,225
IV. Kempten	542,679	347,511	195,168
V. München	614,571	484,808	129,763
VI. Nürnberg.	648,112	426,770	221,342
VII. Regensburg. . . .	715,045	416,658	298,387
VIII. Rosenheim	590,598	411,220	171,428
IX. Weiden	692,711	469,221	223,490
X. Würzburg	503,196	332,601	168,957
zusammen	5 863,081	3 996,756	1 841,511
Eigentumslänge	5 937,844	4 096,333	1 841,511

Über **die koreanische Söul-Wiju-Eisenbahn**, mit deren Bau am 8. Mai 1902 begonnen worden ist, entnehmen wir der koreanischen Monatsschrift „Korea Review", Maiheft 1902, folgende Angaben:

Die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Söul zur mandschurischen Grenze bei Wiju ist im Jahr 1896 der französischen Gesellschaft Fives-Lille erteilt, von dieser aber zwei Jahre später wieder aufgegeben worden. Darauf beschloß die koreanische Regierung, die Bahn selbst zu bauen, dabei aber die französischen Ingenieure und Materialien zu verwenden. Erst nach langen Zögerungen und nachdem wiederholt japanische Finanzgesellschaften sich um den Bau beworben hatten, ist dann am 8. Mai 1902 der erste Spatenstich feierlich getan worden.

Die Regierung will zunächst nur die Strecke Söul—Songdo bauen und nur 100 000 Yen jährlich ausgeben; für später ist jedoch eine Fortsetzung nach der Nordwestgrenze und der Anschluß an die mandschurische Linie der Sibirischen Bahn in Aussicht genommen. Die jetzt begonnene Strecke ist 80 km lang, einschließlich einer kleinen Seitenlinie zum Hanflut. Davon liegen 26 % in Krümmungen, deren kleinster Halbmesser 200 m

Digitized by Google

beträgt; die stärkste Steigung wird 25 : 1000 sein. Als Spurweite ist zunächst 1 m angenommen; doch erlauben die Dämme auch die Einführung der russischen Breitspur.[1]) Der Betriebsmittelpark besteht aus 5 Mallet-Lokomotiven, 5 Wagen erster und zweiter Klasse, 8 Wagen dritter Klasse, 5 Gepäck- und 25 Güterwagen. Die Anlagekosten werden auf 6 470 000 Frcs. veranschlagt, d. s. 80 000 Frcs. für 1 km. Als Bauzeit sind zwei Jahre vorgesehen.

Statistisches von den Eisenbahnen Rußlands.[2]) Ueber den Personen- und Güterverkehr auf den russischen Bahnen in der ersten Hälfte des Jahres 1902, sowie über die in derselben Zeit für den Betrieb eröffneten Eisenbahnlinien ist den von der statistischen Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten herausgegebenen Monatsheften folgendes zu entnehmen:

Im Betrieb waren	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
überhaupt . . . . . Werst	55 691	55 797	55 797	55 807	55 813	55 813
davon:						
A. Bahnen von allgemeiner Bedeutung:						
Staatsbahnen:						
a) in Europa . . Werst	27 980	28 002	28 002	28 012	28 024	28 024
b) „ Asien . . „	7 484	7 484	7 484	7 484	7 485	7 485
Privatbahnen . „	15 990	15 990	15 990	15 990	15 986	15 986
B. Bahnen von örtlicher Bedeutung . . . Werst	1 604	1 688	1 688	1 688	1 687	1 687
C. Bahnen des Großfürstentums Finland[3]) Werst	2 633	2 633	2 633	2 633	2 631	2 631

In der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 1902 wurden für den Betrieb eröffnet 204 Werst und zwar:

---

[1]) 1,524 m, vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1899 S. 27.

[2]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 923 ff.

[3]) Im weiteren Verlauf der Arbeit sind die Verkehrszahlen über die Bahnen des Großfürstentums Finland nicht enthalten.

Digitized by Google

im Januar 108 Werst,

am 1. Januar 56 Werst Ssemionowka Tschernigowskaja — Nowgorod Ssjewersk (Nowosybkow-Bahn),

„ 1. „ 9 „ Nowgorod Ssjewersk zum rechten Ufer der Desna (Nowosybkow-Bahn),

am 2. Januar 2 Werst Station 116, der Teilstrecke Kruty-Krasnoje—Grebenka (schmalspurig) (Moskau—Kiew—Woronesh-Bahn),

„ 2. „ 22 „ Zagwery—Bakuriany (schmalspurig) (Transkaukasus-Bahn),

„ 3. „ 8 „ Lodz—Sgersh (schmalspurig und elektrisch betrieben) (Lodz—Sgersh-Zufuhrbahn),

„ 3. „ 11 „ Lodz—Pabijanitze (schmalspurig und elektrisch betrieben) (Lodz — Pabijanitze-Zufuhrbahn).

im März 10 Werst,

„ 10. März 10 Werst Moskau-Butyrskaja—Beskudnikowo (Moskau—Jaroslawl—Archangelsk-Bahn),

im Juni 86 Werst,

„ 12. Juni 82 „ Tschassownjä—Melekess (Melekess-Zufuhrbahn),

„ 12. „ 4 „ Tschassownjä—Tschassownjä-Hafen (Melekess-Zufuhrbahn).

Der Verkehr hat sich im allgemeinen, wie folgt, entwickelt:

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Personen wurden befördert (in Tausenden):						
überhaupt	6 341	6 210	7 088	9 081	11 349	11 869
davon auf den Staatsbahnen:						
a) europäisches Rußland	4 208	4 052	4 584	5 921	7 818	8 055
b) asiatisches Rußland[1])	205	237	235	251	307	287
Privatbahnen	1 807	1 725	1 972	2 552	2 743	2 905
Bahnen örtlicher Bedeutung	121	196	297	357	481	622

[1]) Auf den sibirischen Bahnen im besonderen hat sich der Verkehr, wie folgt, entwickelt:

Personen wurden befördert in Tausenden.	114	150	138	160	199	184

Digitized by Google

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Güter gelangten zur Beförderung (in Tausenden Pud [1 Pud = 16,38 kg]):						
überhaupt	604 346	576 874	602 481	458 084	628 550	593 896
davon auf den:						
Staatsbahnen:						
a) europäisches Rußland .	418 902	392 699	421 477	322 348	440 498	414 648
b) asiatisches Rußland[1]) .	12 396	12 139	13 955	10 042	11 136	13 517
Privatbahnen	166 632	156 477	159 907	120 318	169 920	158 985
Bahnen örtlicher Bedeutung	6 416	5 559	7 142	5 376	6 996	6 746
Aus diesem Verkehr wurden vereinnahmt (in Tausenden Rubel):						
überhaupt	43 418	41 667	45 523	38 798	47 792	45 238
davon auf den:						
Staatsbahnen:						
a) europäisches Rußland .	27 571	26 331	29 048	24 492	30 640	29 366
b) asiatisches Rußland[1]) .	2 609	3 055	4 071	3 655	3 589	3 410
Privatbahnen	12 952	12 026	12 086	10 362	13 196	12 069
Bahnen örtlicher Bedeutung	286	255	318	289	367	372
oder für 1 Werst Bahnlänge:						
überhaupt (d. h. Durchschnitt vom 1. Januar bis zum Berichtsmonat einschließlich) . . Rubel	779	1 526	2 340	3 210	4 108	4 947
auf den Staatsbahnen:						
a) europ. Rußland „	992	1 942	2 989	3 870	4 973	6 084
b) asiatisch. „ [1]) „	350	760	1 306	1 796	2 304	2 613
auf den Privatbahnen „	813	1 568	2 327	2 978	3 789	4 532
Bahnen örtlicher Bedeutung	177	328	523	699	920	1 140

[1]) Auf den sibirischen Bahnen im besonderen hat sich der Verkehr, wie folgt, entwickelt:

Güter wurden befördert in Tausenden Pud	6 750	7 234	9 190	6 334	6 524	8 871
Aus diesem Verkehr wurden vereinnahmt in Tausenden Rubel	1 118	1 692	2 584	2 490	2 372	2 312
oder für einen Werst Bahnlänge vom 1. Januar bis zum Berichtsmonat einschließlich Rubel	244	614	1 179	1 725	2 244	2 554

Digitized by Google

Unter den beförderten Gegenständen können als die wichtigsten genannt werden:

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
	Wagenladungen					
1. Kohlen:						
überhaupt versandt . . .	72 784	67 803	68 576	64 189	74 597	70 041
davon:						
a) aus dem Donezbezirk . .	43 022	39 857	42 936	37 478	46 943	42 029
die bedeutendst. Bestimmungsbahnen waren:						
Jekaterinen	12 870	14 478	18 779	16 472	17 881	16 901
Kursk — Charkow — Ssewastopol	6 724	5 928	6 156	4 689	6 844	6 437
Charkow—Nikolajew . .	2 859	2 593	3 109	2 696	3 341	2 713
Südost	4 888	4 839	5 021	3 791	5 075	4 247
Südwest	4 897	4 055	3 724	4 046	5 647	5 310
Kursk—Moskau—Nishny-Nowgorod	704	775	464	275	494	525
Moskau–Kiew–Woronesh	1 494	1 226	715	758	1 668	1 647
für den Dienstgebrauch .	4 973	4 610	2 720	2 461	3 016	2 766
b) aus dem polnischen Bezirk	28 651	26 817	24 151	24 457	25 735	25 651
die bedeutendsten Bestimmungsbahnen waren:						
Warschau—Wien	14 052	13 526	12 906	12 483	13 052	13 279
Lodz	6 477	6 150	5 477	5 423	5 831	5 410
Weichsel	6 053	5 339	4 831	5 683	5 650	5 677
St. Petersburg—Warschau	356	477	604	547	447	417
Südwest	272	174	246	287	677	1 304
für den Dienstgebrauch .	2 424	2 497	2 637	3 036	2 864	3 323
2. Salz:						
überhaupt versandt . .	5 016	4 032	6 805	7 162	8 655	9 864
davon von den Bahnen:						
Baskuntschack	—	—	1 669	3 580	3 400	4 454
Südwest	820	578	520	587	640	701
Kursk — Charkow — Ssewastopol	3 380	2 778	3 822	2 544	3 936	3 572

Digitized by Google

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
	Wagenladungen					
3. Nafta und Naftarückstände:						
überhaupt versandt . . .	12 223	12 025	12 294	7 767	11 791	14 006
die bedeutendst. Bestimmungsbahnen waren:						
Wladikawkas	349	761	431	520	539	811
Transkaukasische . . .	246	611	586	862	743	779
Moskau—Kasan	997	1 146	816	828	1 960	1 860
Moskau—Kursk und Moskau—Nishny-Nowgorod	2 171	2 295	2 340	664	1 243	1 939
Moskau — Jaroslawl — Archangelsk	1 850	1 711	1 713	944	2 300	2 682
Moskau—Brest	825	668	734	357	438	416
Nicolai	2 335	2 414	3 113	1 383	1 546	2 121
Südost	500	467	451	359	467	508
Rjäsan—Uralsk	992	508	594	622	485	777
Riga—Orel	285	244	34	88	305	374
für den Dienstgebrauch .	6 441	5 375	4 519	4 880	7 062	7 273
4. Petroleum und andere Produkte aus Nafta:						
überhaupt versandt . . .	16 743	13 831	14 521	11 692	14 161	12 407
die bedeutendst. Bestimmungsbahnen waren:						
Transkaukasische . . .	11 107	10 323	11 566	7 180	10 799	8 847
Wladikawkas	438	221	381	446	262	575
Moskau—Kasan	126	96	17	69	131	58
Moskau—Kursk und Moskau—Nishny-Nowgorod	275	182	158	43	81	88
Nicolai	271	180	221	309	865	983
Südost	390	193	403	349	414	327
Südwest	619	508	320	298	234	180
Weichsel	809	563	279	565	471	598
Riga—Orel	179	113	66	33	94	17
Rjäsan—Uralsk	193	159	55	21	50	75
für den Dienstgebrauch .	149	118	72	51	84	61
5. Getreide (d. h. Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Mehl, Grütze, Mais, Erbsen, Kartoffeln, Saat, Oelkuchen, Aussiebsel, Kleie, Kaff), das den						

Digitized by Google

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
	Wagenladungen					
Grenzen des Reiches zugeführt wurde:						
überhaupt[1])	44 550	35 583	25 562	21 465	35 712	26 268
davon:						
zu den Baltischen Häfen .	8 001	7 399	6 763	4 546	9 952	8 022
„ „ Häfen des Schwarzen u. Asowschen Meeres	26 207	20 768	13 602	12 102	19 717	13 190
zur westlichen Landesgrenze überhaupt . . .	10 026	7 050	4 681	4 387	5 517	4 741
davon im besonderen nach:						
Wirballen	32	14	—	3	30	12
Grajewo	3 737	2 418	1 558	1 446	1 885	1 138
Mlawa	1 412	902	604	708	836	660
Alexandrowo	2 767	1 608	956	814	927	964
Sosnowitze	607	795	441	298	445	452
Es entfielen von Getreide überhaupt auf:						
Weizen	7 958	6 023	3 957	4 176	7 001	4 684
Roggen	3 990	3 804	2 191	2 069	5 038	3 707
Hafer	3 944	4 206	3 030	2 861	5 798	3 756

[1]) Davon stammten von der Sibirischen Bahn und waren für die nachfolgenden Ausfuhrhäfen und Grenzübergangspunkte bestimmt:

Überhaupt Versand nach Grenzstationen		7	4	—	—	—	—
davon waren bestimmt nach:							
1. Petersburg . .	Baltische Häfen	—	—	—	—	—	—
2. Reval		—	—	—	—	—	—
3. Riga		—	—	—	—	—	—
4. Libau		—	—	—	—	—	—
5. Wirballen . .	Westliche Landesgrenze	—	—	—	—	—	—
6. Grajewo . . .		7	4	—	—	—	—
7. Mlawa . . .		—	—	—	—	—	—
8. Alexandrowo .		—	—	—	—	—	—
9. Sosnowitze .		—	—	—	—	—	—
10. Granitza . .		—	—	—	—	—	—
11. Rostow a. D.	Asowsches Meer	—	—	—	—	—	—
12. Nowo-Rossiisk	Schwarzes Meer	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
	Wagenladungen					
Den Grenzen nach entfallen von:						
Weizen:						
auf die:						
Baltischen Häfen . . .	46	62	40	16	38	59
Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres . .	6 992	4 998	3 338	3 493	6 140	4 082
westliche Landesgrenze .	853	708	318	587	504	361
und zwar über:						
Wirballen	—	—	—	—	—	—
Grajewo	281	118	4	7	48	31
Mlawa	285	257	37	10	103	62
Alexandrowo	—	—	—	—	—	—
Sosnowitze	3	1	—	6	17	—
Roggen:						
auf die:						
Baltischen Häfen . . .	685	666	687	265	1 936	1 936
Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres . .	2 573	2 485	1 288	1 508	2 398	1 209
westliche Landesgrenze .	702	649	204	296	704	562
und zwar über:						
Wirballen	—	—	—	—	—	—
Grajewo	271	185	87	102	425	248
Mlawa	160	68	46	19	35	12
Alexandrowo	—	—	—	—	—	—
Sosnowitze	147	268	47	94	183	176
Hafer:						
auf die:						
Baltischen Häfen . . .	2 722	2 821	2 313	2 278	4 417	3 857
Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres . .	957	1 016	643	453	919	248
westliche Landesgrenze .	256	365	68	130	462	151
und zwar über:						
Wirballen	—	—	—	—	—	—
Grajewo	228	343	45	106	406	130
Mlawa	—	2	—	8	7	—
Alexandrowo	—	—	—	—	—	—
Sosnowitze	22	14	9	12	44	7

Endlich hat die nachfolgende Aufzeichnung Aufnahme gefunden, um den Lesern die Möglichkeit zu gewähren, die Produktionsgebiete Rußlands aufzufinden, aus denen den einzelnen Übergangsgrenzpunkten und den zu diesen gehörigen preußischen Hafenplätzen Getreide zugeführt wird.

Digitized by Google

Laufende No.	Versandbahn	Wirballen					
		Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni
		Wagenladungen					
1	Baltische und Pleskau—Riga . .	—	—	—	—	—	—
2	Warschau—Wien	—	—	—	—	—	—
3	Wladikawkas	—	—	—	—	—	—
4	Jekaterinen	—	—	—	—	—	—
5	Transkaukasus	—	—	—	—	—	—
6	Kursk—Charkow—Ssewastopol .	—	—	—	—	—	—
7	Libau—Romny	19	7	—	2	15	8
8	Lodz	—	—	—	—	—	—
9	Moskau—Brest	—	—	—	—	—	—
10	Moskau—Windau—Rybinsk:						
	a) Rybinsk—Pleskau	—	—	—	—	—	—
	b) Nowgorod	—	—	—	—	—	—
11	Moskau—Kasan	—	—	—	—	1	1
12	Moskau—Kiew—Woronesh . . .	—	—	—	—	9	—
13	Moskau—Kursk	—	—	—	—	—	—
	Moskau—Nishny-Nowgorod . . .	—	—	—	—	—	—
14	Moskau—Jaroslawl—Archangelsk	—	—	—	—	—	—
15	Nicolai	—	—	—	—	—	—
16	Perm	—	—	—	—	—	—
17	Poljessje	—	—	—	—	—	—
18	Weichsel	—	—	—	—	—	—
19	Riga—Orel	—	—	—	—	—	—
20	Rjäsan—Uralsk	—	—	—	—	—	1
21	Ssamara—Slatoust	—	—	—	—	—	—
22	St. Petersburg—Warschau . . .	1	2	—	—	—	—
23	Ssysran—Wjäsma	—	—	—	—	—	—
24	Charkow—Nikolajew	—	5	—	1	5	—
25	Südost	12	—	—	—	—	2
26	Südwest	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Laufende No.	Versandbahn	Grajewo					
		Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni
		Wagenladungen					
1	Baltische und Pleskau—Riga . .	—	—	—	—	—	—
2	Warschau—Wien	—	—	—	—	—	—
3	Wladikawkas	220	89	7	10	11	28
4	Jekaterinen	5	8	4	5	2	—
5	Transkaukasus	—	—	—	—	—	—
6	Kursk—Charkow—Ssewastopol .	26	29	16	31	77	28
7	Libau—Romny	25	25	11	5	60	8
8	Lodz	—	—	—	—	—	—
9	Moskau—Brest	45	41	18	5	10	5
10	Moskau—Windau—Rybinsk:						
	a) Rybinsk—Pleskau	—	—	—	—	—	—
	b) Nowgorod	—	—	—	—	—	—
11	Moskau—Kasan	1	2	—	—	2	—
12	Moskau—Kiew—Woronesh . . .	184	132	103	127	359	149
13	Moskau—Kursk	3	3	1	3	—	—
	Moskau—Nishny-Nowgorod . .	—	—	—	—	26	11
14	Moskau—Jaroslawl—Archangelsk	—	—	—	—	—	—
15	Nicolai	—	—	—	—	—	—
16	Perm	—	—	—	—	—	—
17	Poljessje	101	97	60	44	30	17
18	Weichsel	166	96	70	22	18	9
19	Riga—Orel	12	29	26	29	7	2
20	Rjäsan—Uralsk	124	113	156	55	112	78
21	Ssamara—Slatoust	15	17	10	2	—	2
22	St. Petersburg—Warschau . . .	34	38	19	6	6	2
23	Ssysran—Wjäsma	12	15	6	1	8	15
24	Charkow—Nikolajew	106	111	70	62	177	82
25	Südost	81	102	86	65	108	159
26	Südwest	2570	1437	882	974	877	543

Digitized by Google

Laufende No.	Versandbahn	Mlawa					
		Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni
		Wagenladungen					
1	Baltische und Pleskau—Riga . .	—	—	—	—	—	—
2	Warschau—Wien	42	22	7	6	3	5
3	Wladikawkas	35	7	7	5	4	21
4	Jekaterinen	—	—	—	—	—	—
5	Transkaukasus	—	—	—	—	—	—
6	Kursk—Charkow—Ssewastopol .	—	—	—	10	8	14
7	Libau—Romny	14	13	7	23	11	15
8	Lodz	—	—	—	—	—	—
9	Moskau—Brest	—	—	11	1	1	9
10	Moskau—Windau—Rybinsk:						
	a) Rybinsk—Pleskau	—	—	—	—	—	—
	b) Nowgorod	—	—	—	—	—	—
11	Moskau—Kasan	—	—	—	—	—	—
12	Moskau—Kiew—Woronesh . . .	87	24	20	58	36	43
13	Moskau—Kursk	—	—	—	—	—	—
	Moskau—Nishny-Nowgorod . . .	—	—	—	—	—	—
14	Moskau—Jaroslawl—Archangelsk	—	—	—	—	—	—
15	Nicolai	—	—	—	—	—	—
16	Perm	—	—	—	—	—	—
17	Poljessje	21	9	6	8	4	6
18	Weichsel	197	163	105	63	74	22
19	Riga—Orel	—	—	—	—	—	—
20	Rjäsan—Uralsk	70	45	32	81	94	106
21	Ssamara—Slatoust	—	—	—	—	—	—
22	St. Petersburg—Warschau . . .	—	—	—	—	—	8
23	Ssysran—Wjäsma	—	12	2	6	—	11
24	Charkow—Nikolajew	138	79	59	88	147	98
25	Südost	45	11	16	23	7	27
26	Südwest	763	517	332	341	448	280

Digitized by Google

Laufende No.	Versandbahn	Alexandrowo					
		Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni
		Wagenladungen					
1	Baltische und Pleskau—Riga . .	—	—	—	—	—	—
2	Warschau—Wien	283	183	101	55	59	49
3	Wladikawkas	16	19	2	1	—	—
4	Jekaterinen	14	7	3	6	8	12
5	Transkaukasus	—	—	—	—	—	—
6	Kursk—Charkow—Ssewastopol .	15	7	5	1	2	5
7	Libau—Romny	17	13	9	3	9	7
8	Lodz	13	6	4	—	—	7
9	Moskau—Brest	12	5	2	2	1	—
10	Moskau—Windau—Rybinsk:						
	a) Rybinsk—Pleskau	—	—	—	—	—	—
	b) Nowgorod	—	—	—	—	—	—
11	Moskau—Kasan	—	—	—	—	—	—
12	Moskau—Kiew—Woronesh . . .	65	30	31	18	42	36
13	Moskau—Kursk	—	—	—	—	—	—
	Moskau—Nishny-Nowgorod . . .	17	26	24	28	4	2
14	Moskau—Jaroslawl—Archangelsk	—	—	—	—	—	—
15	Nicolai	—	—	—	—	—	—
16	Perm	—	—	—	—	—	—
17	Poljessje	20	17	16	9	9	6
18	Weichsel	184	118	77	99	97	64
19	Riga—Orel	2	4	3	4	—	1
20	Rjäsan—Uralsk	186	71	77	9	30	77
21	Ssamara—Slatoust	—	—	—	—	—	—
22	St. Petersburg—Warschau . . .	3	6	—	3	5	2
23	Ssysran—Wjäsma	16	14	12	10	11	54
24	Charkow—Nikolajew	139	50	64	48	98	108
25	Südost	104	115	80	85	56	64
26	Südwest	1 701	917	454	433	496	470

Digitized by Google

Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1900.[1])

1. Algier.

Am 31. Dezember 1900 waren (wie im Vorjahr) im Betrieb:

I. Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr:

a)	die der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien	513 km
b)	Ostalgerische Eisenbahngesellschaft	887 „
c)	Westalgerische „	368 „
d)	Bône-Guelma-Eisenbahn und Abzweigungen auf algerischem Gebiete	436 „
e)	Französisch-algerische Eisenbahngesellschaft . . .	668 „
f)	Mokta-El Hadit-Eisenbahn	33 „
		= 2 905 km

II. Lokalbahnen:

Oran-Azzew	43 „

III. Industriebahnen:

a)	nach dem algerischen Salzwerk	21 km	28 „
b)	nach den Minen von Kef oum-Théboul . .	7 „	
		insgesamt 1900[2])	2 976 km.

Im Bau waren 118 km und in Vorbereitung befanden sich 158 km. In Aussicht genommen sind weitere 297 km.

An Trambahnen sind im Jahre 1900 = 51 km neue Strecken eröffnet, sodaß am Jahresschluß 211 km (1,05 m Spur) im Betrieb standen. Weitere 123 km befinden sich im Bau und in Vorbereitung.

2. Tunis.

Die Länge der auf tunesischem Gebiet im Betrieb befindlichen Bahnstrecken beträgt am Ende des Jahres 1900: 682 km.

Ferner stehen 243 km Industriebahnen mit 1,00 m Spur im Betrieb und 74 km befinden sich in der Bauausführung. Außerdem wird noch seit 1. Januar 1889 eine 60 km lange Pferdebahn Susa—Kairouan (Spurweite 0,60 m) von der Bône-Guelma-Eisenbahngesellschaft betrieben.

---

[1]) Vgl. Archiv 1901 S. 1347 ff. (für das Jahr 1899). Die Angaben für 1900 sind der vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistique des chemins de fer français au 31. Décembre 1900. Documents principaux. Paris 1901 entnommen.

[2]) Ohne 668 km auf tunesischem Gebiet.

Digitized by Google

3. Betriebsergebnisse des algerisch-tunesischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1900.

Es betrug:		1899	1900
Betriebslänge am Jahresschluß:			
a) für die algerischen Strecken .	km	2 905	2 905
(darunter mit Schmalspur) .	„	(972)	(972)
b) für die tunesischen Strecken (Vollspur)	„	685	682
zusammen	km	3 590	3 587
Mittlere Betriebslänge[1])	„	3 567	3 587
Anlagekapital:			
überhaupt	Frcs.	687 600 993	691 128 933
für 1 km durchschnittlich . . .	„	191 532	192 541
Gesamteinnahme[2])	„	32 702 181	32 504 896
Gesamtausgabe	„	23 835 239	25 341 539
Überschuß	„	8 866 942	7 163 357
Personenverkehr:			
beförderte Personen	Anz.	5 151 059	5 373 404
geleistete Personenkm	„	213 185 570	218 421 537
Einnahme[3])	Frcs.	12 128 025	12 289 579
Güterverkehr:			
beförderte Gütertonnen	t	2 833 775	2 625 531
gefahrene Gütertonnenkm . . .	tkm	247 295 283	226 124 512
Einnahme[3])	Frcs.	19 766 226	19 283 434
Betriebseinnahme	„	31 894 251	31 573 013
Betriebsausgabe	„	22 606 559	24 075 454
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	72,0	78,0
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	355	357
Personenwagen	„	764	769
Gepäck- und Güterwagen . . .	„	7 834	7 893

[1]) Ohne 22 km gemeinsame Strecken.

[2]) Für Algier wird keine Steuer auf Eilverkehr erhoben.

[3]) Mit Nebenerträgen.

Digitized by Google

		1899	1900
Geleistet wurden:			
Lokomotivkm	Anz.	9 118 513	9 440 009
Wagenkm	„	100 056 232	100 495 864
darunter von Personenwagen. .	km	20 655 768	21 184 188
„ „ Güterwagen . . .	„	79 400 464	79 311 676
Für das Gesamtnetz der algerischen Linien betrug:			
durchschnittliche Fahrt:			
für 1 Person	km	50,3	40,6
„ 1 t Gut	„	89,3	86,1
durchschnittlicher Ertrag:			
für die Person	Frcs.	2,05	1,98
„ „ Tonne Gut.	„	6,73	7,07
„ 1 Personenkm	Cts.	4,96	4,88
„ 1 Gütertonnenkm. . . .	„	8,0	8,2

Digitized by Google

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Enteignungsrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, II. Zivilsenats, vom 3. Oktober 1902, in Sachen der Aktien-Gesellschaft der C.-B.er Bahnen, vertreten durch den Vorstand, Beklagte und Revisionsklägerin wider den Rittergutsbesitzer v. D. zu M., Kläger und Revisionsbeklagten.

Die Vorschrift des § 10 Absatz 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ist in dem Sinne zu verstehen, daß nicht bloß die tatsächliche, in der Regel erst nach Ausführung der Anlage eintretende Werterhöhung bei Bemessung der Entschädigung außer Anschlag zu bleiben hat, sondern jedenfalls auch jede Erhöhung des Preisniveaus, welche die Grundstücke der fraglichen Gegend oder das von der Enteignung betroffene Grundstück erfahren haben, seitdem die neue Anlage durch Bewilligung des Enteignungsrechts in sicherer Aussicht stand.

Aus den Gründen:

Kläger ist Eigentümer der Parzelle Flur F No. 365/27 der Gemeinde E. Die Parzelle, welche eine Grösse von 157,81 a hatte, war so beschaffen, daß ein 65,98 a grosser Teil an die L.-Straße in einer Länge von 95 m und an die D.-Strasse in einer Länge von 55 m angrenzte. Der Rest der Parzelle in der Größe von 91,86 a liegt seit- und feldeinwärts, hat keinen unmittelbaren Zugang zur Straße und wird vom erstgedachten Teile aus bewirtschaftet. Aus dem an die genannten Straßen angrenzenden Teile der Parzelle wurde eine Fläche von 18,24 a zum Zwecke der Anlage der C.-B. Bahn enteignet und durch Beschluß des Bezirksausschusses dafür die Entschädigung auf 5472 ℳ festgesetzt. Innerhalb der vorgeschriebenen Frist hat die Aktiengesellschaft der C.-B. Kreisbahnen Klage auf Herabsetzung der Entschädigung auf 3648 ℳ erhoben, während Kläger Klage auf Festsetzung der Entschädigung auf 27 736 ℳ und Verurteilung der Beklagten zur Zahlung eines weiteren Betrages von 22 264 ℳ erhob. Zur Begründung seiner Klage behauptete Kläger, die Entschädigung des Bezirksausschusses mit 3 ℳ für das Quadratmeter sei zu gering bemessen,

Digitized by Google

die betreffende Fläche habe als Bauland einen weit höheren Wert, zudem sei die Restfläche durch die Trennung von der L-Strasse entwertet. Die beklagte Aktiengesellschaft behauptete dagegen, die Entschädigung von 3 ℳ für das Quadratmeter sei zu hoch, ein Preis von 2 ℳ sei angemessen. Die beiden Klagen wurden zum Zwecke gleichzeitiger Verhandlung und Entscheidung verbunden. Nach Erhebung eines Sachverständigenbeweises machte die beklagte Aktiengesellschaft noch geltend, ihr sei von dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Anlage einer 9 m breiten Ladestraße neben dem Bahnkörper auferlegt. Diese Straße sei fertiggestellt und damit eine Werterhöhung namentlich für den 91,86 a großen Teil der Parzelle eingetreten, da dieser nunmehr die Eigenschaft von Bauland erhalte; diese Werterhöhung hätten die Sachverständigen außer Betracht gelassen. Der Kläger bestritt die Existenz einer derartigen Straße und wandte ein, daß zur Anlage einer solchen gar kein Raum vorhanden sei, wenn nicht sein Eigentum weiter beschränkt werden solle.

Durch Urteil vom 24. März 1900 hat das Landgericht zu C. die Entschädigung für die durch Beschluß des Bezirksausschusses zu C. vom 28. September 1897 enteignete Grundfläche von 18 a 24 qm aus Parzelle F. der Gemeinde E. No. 365/27 sowie für die Entwertung der Restfläche unter Abweisung der Klage der genannten Aktiengesellschaft sowie der Mehrforderung des Klägers auf 12 199,00 ℳ festgesetzt und die gedachte Aktiengesellschaft verurteilt, an Kläger außer der durch Beschluß des Bezirksausschusses zu C. vom 13. August 1897 festgesetzten Entschädigung von 5472 ℳ weitere 6727,30 ℳ nebst Zinsen zu 5 % seit der Zustellung des Enteignungsbeschlusses — 2. Oktober 1897 — bis zum 31. Dezember 1900 und von da ab zu 4 % zu zahlen.

Die beklagte Aktiengesellschaft hat Berufung eingelegt mit dem Antrage, die Klage abzuweisen. Der Kläger hat kostenpflichtige Zurückweisung der Berufung beantragt. Die Beklagte machte gegen das erstattete Gutachten die Einwendung, daß dasselbe mangels näherer Angaben der Sachverständigen über die von ihnen berücksichtigten Vergleichskäufe nicht eine Nachprüfung ermögliche, ob nicht diese Vergleichskäufe in die Zeit von Ende März 1898 bis dahin 1899 — Zeit des Gutachtens — fielen, während der 2. Oktober 1897 — der Tag der Zustellung des Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses — maßgebend und seit der am 18. Januar 1898 stattgehabten Eröffnung der Bahn eine rapide Preissteigerung eingetreten sei. Sie beantragt, ein Gutachten durch andere Sachverständige anzuordnen, eventuell den Sachverständigen aufzugeben, ihr Gutachten zu begründen. Der Kläger hat beantragt, falls erforderlich, die Sachverständigen über den ihrer Schätzung zugrunde gelegten Zeitpunkt zu vernehmen.

Digitized by Google

Durch Urteil vom 9. April 1902, auf dessen Begründung hier Bezug genommen wird, hat das Oberlandesgericht zu C. teilweise unter Abänderung des Urteils I. Instanz und unter Zurückweisung der Berufung im Übrigen die Entschädigung anstatt auf 12 199,30 ℳ auf 9916 ℳ festgesetzt und die Beklagte dementsprechend anstatt zu einer weiteren Zahlung von 6727,30 ℳ nebst Zinsen nur zu einer weiteren Zahlung von 4444 ℳ nebst Zinsen verurteilt.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte Revision eingelegt. Sie hat beantragt, das Urteil aufzuheben, nach ihrem Antrage in der Berufungsinstanz zu erkennen. Der Kläger hat kostenpflichtige Zurückweisung der Revision beantragt.

Die Revision mußte Erfolg haben.

Ob die gegen das angefochtene Urteil erhobenen prozessualen Angriffe gerechtfertigt sind, kann dahingestellt bleiben, da jedenfalls die Rüge der Verletzung des § 10 Absatz 2 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 zur Aufhebung des Urteils führen muß. Nach dem § 10 Absatz 2 a. a. O. kommt die Werterhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst infolge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag. Mit dieser Gesetzbestimmung steht das angefochtene Urteil im Widerspruch, in dem das Berufungsgericht die Erhebung des von der Beklagten erbotenen Beweises bezüglich der Ende 1894 und Anfang 1895 stattgefundenen Vergleichskäufe beziehungsweise Verkaufsangebote mit der Erwägung abgelehnt hat, daß dieselben nicht geeignet seien, als Vergleichskäufe zu dienen, da es sich dabei um Erwerbungen handele, welche die Beklagte selbst durch Vermittlung dritter Personen zwecks Anlegung der fraglichen Eisenbahnlinie zu einer Zeit gemacht habe, als noch nicht genauer bekannt gewesen sei, auf welchen Grundstücken die Bahn angelegt werden würde und das Bekanntwerden der Absicht, dieselbe zu bauen, einen preissteigernden Einfluß noch nicht ausgeübt habe, was zur Zeit der Enteignung jedenfalls der Fall gewesen sei. Hiernach beruht die Ablehnung des Beweiserbietens auf der Auffassung, daß bei der Bemessung der Entschädigung auch noch der preissteigernde Einfluß mit in Anschlag kommen dürfe und müsse, der darauf zurückzuführen sei, daß „genauer" bekannt geworden sei, auf welchen Grundstücken die Bahn angelegt werden würde. Diese Auffassung ist rechtsirrtümlich. Für die Bemessung der Entschädigung ist zwar grundsätzlich, was die Lage und die Beschaffenheit des zu enteignenden Grundstückes sowie die Preisverhältnisse im allgemeinen angeht, gemäß feststehender Rechtsprechung der Tag der Zustellung des Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses maßgebend, jedoch darf hierbei gemäß ausdrücklicher Vor-

Digitized by Google

schrift des § 10 Absatz 2 a. a. O. nicht diejenige Werterhöhung, welche das zu enteignende Grundstück erst infolge der neuen Anlage erhält, in Anschlag kommen. Die Vorschrift ist, wie der erkennende Senat bereits früher entschieden hat, (vergl. Eisenbahnrechtl. Entscheidungen Band IX Seite 363) in dem Sinne zu verstehen, daß nicht blos die tatsächliche, in der Regel erst nach Ausführung der Anlage eintretende Werterhöhung außer Anschlag zu bleiben hat, sondern jedenfalls auch jede Erhöhung des Preisniveaus, welche die Grundstücke der fraglichen Gegend beziehungsweise das von der Enteignung betroffene Grundstück erfahren haben, seitdem die neue Anlage durch Bewilligung des Enteignungsrechts in sicherer Aussicht stand. Denn die Vorschrift bezweckt, den Unternehmer gegen die spekulative Preissteigerung zu schützen, welche im Grundstücksverkehr durch das Bekanntwerden eines den Grundstücken vorteilhaften Unternehmens zu entstehen pflegt. Von diesem Gesichtspunkte muß die Abschätzung so geschehen, als ob die Anlage nicht in Aussicht stände beziehungsweise gestanden hätte, und der sonst für die Abschätzung maßgebende Zeitpunkt der Zustellung des Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses muß gewissermaßen zu Gunsten des Unternehmers auf die Zeit der Veröffentlichung des Unternehmens zurückverlegt werden (vergl. Löbell, Enteignungsgesetz Seite 69 Bemerkung 6, Eger, Gesetz über Enteignung von Grundeigentum Seite 344). Ob schon diejenige Werterhöhung, welche infolge des Bekanntwerdens des Projektes der Anlage im allgemeinen entsteht und vielfach nur allmählich und unmerklich sich vollzieht, bei der Bemessung der Entschädigung außer Anschlag zu bleiben hat, diese Frage bedarf nach Lage der Sache der Entscheidung nicht. Denn jedenfalls muß diejenige Preissteigerung außer Anschlag bleiben, welche darauf zurückzuführen ist, daß die Ausführung der Anlage in bestimmter Art und Weise beschlossene Sache und als solche zur Kenntnis der beteiligten Kreise des Publikums gelangt, auch schon „genauer" bekannt geworden ist, auf welchen Grundstücken die Anlage ausgeführt werden wird. Hiernach unterliegt das angefochtene Urteil, welches mit diesem Grundsatze im Widerspruche steht und auf einer Verletzung des § 10 Absatz 2 a. a. O. beruht, der Aufhebung insoweit, als die Beklagte unter Zurückweisung ihrer Berufung verurteilt und über die Kosten entschieden ist.

Digitized by Google

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 5. Dezember 1902 in Sachen N. N., Beklagten und Revisionsklägers, wider die Landgemeinde S., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Die Entschädigung für Grundstücksteile, welche nach einem festgesetzten Fluchtlinienplane zu Straßenland bestimmt waren, ist bei der Enteignung, soweit es sich um die Eigenschaft der Grundstücksteile als Bauland handelt, nach dem Werte zu bemessen, den dieselben zur Zeit der Enteignung als Bauland haben würden, wenn die Fluchtlinienfestsetzung nicht erfolgt wäre.

Aus den Gründen:

Die Klägerin hat auf Grund einer gemäß dem Gesetze vom 2. Juli 1875 (Pr. G.-S. S. 561) vorgenommenen Fluchtlinienfestsetzung u. a. zwei Parzellen eines dem Beklagten Sch. gehörigen, an der Sch.-Straße und G.-Straße in St. liegenden Grundstücks zum Zwecke der Straßenverbreiterung in Anspruch genommen. In dem auf Antrag der Klägerin eingeleiteten Enteignungsverfahren hat der Bezirksausschuß zu P. dem Beklagten Sch. durch Beschluß vom 7. Februar 1900 eine Entschädigung von 16 475 ℳ zugesprochen, von welcher Summe 12 768 ℳ auf die nach dem Satze von 56 ℳ für das Quadratmeter berechnete Landentschädigung entfallen. Der Bezirksausschuß nahm an, daß die in Betracht kommenden Parzellen schon vor der Feststellung des Fluchtlinienplanes vom 1. Juli 1889 Bauplatzeigenschaft gehabt haben und deshalb als Bauland zu schätzen seien, und berücksichtigte bei der Wertsbemessung die zur Zeit der Entschädigungsfeststellung obwaltenden Verhältnisse. Die Klägerin hat die Entschädigungssumme unter Vorbehalt aller Rechte bezüglich der Höhe der Entschädigung am 24. März 1900 an den Beklagten Sch. ausgezahlt. Sie hat sodann den Rechtsweg beschritten und im Prozesse geltend gemacht, daß die enteigneten Parzellen nur als Vorgartenland bewertet werden durften, weil sie infolge der Fluchtlinienfestsetzung nicht hätten bebaut werden können, daß aber ihr Wert auch bei Unterstellung der Baulandeigenschaft vom Bezirksausschusse zu hoch bemessen worden sei. Der erste Richter hat den Beklagten Sch. verurteilt, der Klägerin 6899 ℳ zurückzuzahlen. Auf die Berufung des Beklagten Sch. hat der zweite Richter das erstinstanzliche Urteil insoweit, als der Beklagte Sch. zur Zurückzahlung von mehr als 3192 ℳ verurteilt ist, dahin abgeändert, daß die Klägerin mit diesem Mehranspruche abgewiesen wurde, und im übrigen die Berufung des Beklagten Sch. zurückgewiesen. Letzterer hat nunmehr im Wege der Revision beantragt, das Berufungsurteil, soweit es zu seinen Ungunsten ergangen ist, aufzuheben und auf seine Berufung die gegen ihn gerichtete Klage in vollem Umfange abzuweisen, wogegen die Klägerin Zurückweisung der Revision beantragt hat.

Die Parteien haben in der Berufungsinstanz hauptsächlich darüber

Digitized by Google

gestritten, ob die dem bisherigen Eigentümer im Falle einer, wie hier, auf Grund der §§ 13 No. 1, 14 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 erfolgten Enteignung zu gewährende Entschädigung, soweit es sich um eine Schätzung der enteigneten Fläche als Bauland handelt, nach dem Werte, den die letztere zur Zeit der Fluchtlinienfestsetzung hatte, oder nach dem Werte, den sie zur Zeit der Enteignung hatte, zu berechnen ist. Der Berufungsrichter hat in Übereinstimmung mit dem ersten Richter den Wert zur Zeit der Fluchtlinienfestsetzung für maßgebend erachtet. Er zieht in Betracht, daß den enteigneten Parzellen die Bebauungsfähigkeit durch die Fluchtlinienfestsetzung endgültig entzogen worden sei, und führt aus, das Gesetz vom 2. Juli 1875 gehe davon aus, daß ein Eigentümer, dessen Grundstück von der Fluchtlinie angeschnitten werde, einen Entschädigungsanspruch wegen der ihm auferlegten Baubeschränkung nicht habe, daß er diesen, damit den Gemeinden die Straßenregulierung nicht übermäßig erschwert werde, jedenfalls nicht haben solle, daß er ihn aber auch nicht brauche, weil er meist keinen Schaden habe. Der Gesetzgeber habe demgemäß im § 13 Satz 1 des Gesetzes den Grundsatz aufgestellt, daß wegen Beschränkung der Baufreiheit eine Entschädigung nicht gefordert werden könne. Der § 14 des Gesetzes bestimme allerdings, daß für die Feststellung der nach § 13 zu gewährenden Entschädigungen die §§ 24 ff. des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 anzuwenden seien. Dies sei aber dahin zu verstehen, daß das ältere Gesetz nur insoweit Anwendung finden solle, als das jüngere für die Festsetzung beziehungsweise Bemessung der Entschädigung nichts bestimme.

Die Revision rügt Verletzung des aus § 10 Absatz 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 abzuleitenden, auch bei Enteignungen auf Grund des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 zur Anwendung zu bringenden Grundsatzes, daß jede erst durch die neue Anlage, — hier Straßenanlage, — herbeigeführte Veränderung des Wertes des abzutretenden Grundstücks, sei sie werterhöhend oder wertvermindernd, bei der Bemessung der Entschädigung unberücksichtigt bleiben müsse. Diese Rüge ist für begründet erachtet worden.

Die Auffassung des Berufungsrichters entspricht allerdings der bisherigen Praxis des jetzt erkennenden Senats, insbesondere dem in den Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 48 Seite 336 mitgeteilten Urteile vom 1. März 1901. In dem letzteren ist ausgeführt, von dem Zeitpunkte der Fluchtlinienfestsetzung an hätten die für das künftige Straßenland bestimmten Grundstücksteile auf Grund der gesetzlichen Bestimmung des § 11 des Fluchtliniengesetzes dauernd die ihnen bisher beiwohnende Eigenschaft als Bauland für die Zukunft verloren.

Digitized by Google

Es sei daher rechtlich nicht möglich, sie zur Zeit der Enteignung als gegenwärtiges Bauland einzuschätzen. Dagegen habe die Fluchtlinienfestsetzung ihnen die Baulandeigenschaft nicht auch für die Vergangenheit nehmen können. Sie behielten also den Wert, den sie als Bauland zur Zeit der Fluchtlinienfestsetzung gehabt hätten. Somit sei, soweit es sich um die Schätzung als Bauland handele, lediglich der Zeitpunkt der Fluchtlinienfestsetzung maßgebend; zu dem damals vorhandenen Wert hätten die abzutretenden Flächen in der Zwischenzeit bis zur Enteignung eine weitere Wertserhöhung als Bauland nicht hinzuerwerben können, da sie diese Eigenschaft endgültig verloren hätten. Läge in diesem Grundsatze eine Abweichung von der Bestimmung des Enteignungsgesetzes, daß der volle Wert der abzutretenden Fläche zur Zeit der Enteignung zu vergüten sei, so würde diese Abweichung durch die Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes begründet sein, da letzteres als das spätere und besondere Gesetz den Vorschriften des Enteignungsgesetzes, soweit es mit diesem nicht im Einklang stehe, vorgehe. Eine solche Abweichung besteht indessen nicht. Wenn die abzutretenden Flächen als gegenwärtiges Bauland bewertet würden, so würde dies auf einer Fiktion beruhen, da sie in Wahrheit diese Eigenschaft nicht besäßen. In Gestalt dieser Fiktion würde eine Entschädigung für die durch § 11 des Fluchtliniengesetzes auferlegte Baubeschränkung, dem § 13 entgegen, in die Erscheinung treten.

Nach nochmaliger Prüfung der streitigen Rechtsfrage hat der Senat seinen bisherigen Standpunkt nicht aufrecht erhalten können.

Zunächst kann es, wie auch in dem vorerwähnten Urteile nicht in Frage gezogen ist, keinem Zweifel unterliegen, daß bei der Bemessung der Höhe der dem Grundeigentümer für die Entziehung des Grundeigentums in den Fällen des § 13 des Fluchtliniengesetzes zu gewährenden Entschädigung, insoweit nicht etwa Bestimmungen jenes Gesetzes entgegenstehen, das Gesetz vom 11. Juni 1874 über die Enteignung von Grundeigentum zur Anwendung zu bringen ist. (Entsch. des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 2 S. 279, Bd. 8 S. 237.) Hiernach ist zwar der Wert des Grundeigentums zur Zeit der Enteignung maßgebend. Wenn aber § 10 Absatz 2 des Enteignungsgesetzes bestimmt, daß eine Werterhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst infolge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag kommt, so kann hierin — vgl. Entsch. Bd. 8 S. 237, Bd. 28 S. 271 — nur ein Ausdruck des Prinzips gefunden werden, daß der Wert entscheidet, welchen das Grundstück, abgesehen von der neuen Anlage, haben würde, daß also auch die durch sie bewirkte Wertsminderung unberücksichtigt bleibt. Hieraus ergibt sich für den Fall der

Digitized by Google

Entziehung des Grundeigentums nach vorheriger Fluchtlinienfestsetzung, daß bei der Bemessung der Entschädigung für die Eigentumsentziehung von der durch § 11 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 an die Fluchtlinienfestsetzung geknüpften Baubeschränkung abzusehen und, wenn das abzutretende Grundstück Baulandeigenschaft schon zur Zeit der Fluchtlinienfestsetzung gehabt hat oder ohne die letztere inzwischen erlangt hätte, derjenige Wert zu ermitteln ist, den es zur Zeit der Enteignung als Bauland haben würde, wenn die Fluchtlinienfestsetzung nicht stattgefunden hätte. Dieser Auffassung steht es nicht entgegen, daß hiernach die Wertsermittlung auf einer Fiktion beruhen würde, da die letztere eben, wie aus § 10 Absatz 2 des Enteignungsgesetzes zu entnehmen ist, dem Willen des Gesetzgebers entspricht.

Was nun die Frage betrifft, ob das Fluchtliniengesetz Vorschriften enthält, nach denen der vorerwähnte, aus dem Enteignungsgesetze sich ergebende Grundsatz bei Enteignungen auf der Grundlage einer Fluchtlinienfestsetzung nicht zur Anwendung kommen könnte, so ist dieselbe zu verneinen. Es kann hierbei nur die Regel des § 13 des Fluchtliniengesetzes in Betracht kommen, nach welcher — abgesehen von dem Falle des Absatzes 2, Satz 2, in welchem es sich um das sogenannte Vorgartenland handelt — für die mit der Festsetzung neuer Fluchtlinien verbundene Beschränkung des Grundeigentums keine Entschädigung gewährt wird. Durch dieselbe wird jedoch nur eine Entschädigung für denjenigen Schaden ausgeschlossen, welcher dem Grundeigentümer daraus erwächst, daß ihm gemäß § 11 von dem Tage der im § 8 vorgeschriebenen Offenlegung des Fluchtlinienplanes an Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können und er somit fortan bis zur Entziehung des Eigentums in der baulichen Ausnutzung der durch die Fluchtlinie abgeschnittenen Grundfläche beschränkt ist. Hier aber handelt es sich um die Entschädigung, welche für die Entziehung des Grundeigentums zu gewähren ist. Für die Frage, ob beziehungsweise inwieweit bei der Bemessung dieser Entschädigung die Bauplatzeigenschaft des Grundstücks in Anschlag zu bringen ist, läßt sich aus den Bestimmungen des § 13 nichts entnehmen. (Vgl. Entsch. Bd. 8 S. 237, insbesondere S. 241).

Nach dem Enteignungsgesetze ist für die Entziehung des Grundeigentums vollständige Entschädigung durch Ersatz des Wertes zu gewähren.

Daß bei Erlaß des Fluchtliniengesetzes bezweckt worden wäre, von diesem Grundsatze zugunsten der Gemeinden abzugehen, ist weder aus dem Gesetze selbst noch aus dessen Entstehungsgeschichte zu erkennen. Allerdings sollten den Gemeinden die Lasten, welche ihnen aus der An-

Digitized by Google

legung und Veränderung von Straßen und Plätzen erwachsen, erleichtert werden. Es wurde deshalb den Gemeinden die Wahl des Zeitpunktes freigestellt, zu welchem sie nach Feststellung des Bebauungsplanes die zur Ausführung desselben nötigen Abtretungen verlangen wollen. Andererseits ist in der Begründung des Gesetzentwurfs hervorgehoben, daß derselbe in gleicher Weise die Interessen der Privatgrundeigentümer wie diejenigen der Gemeinden zu wahren suche. Die vom Gesetz bezweckte Ausgleichung der beiderseitigen Interessen ergibt sich dadurch, daß, wenn auch das Grundstück die Naturaleigenschaft eines Bauplatzes durch die Beschränkung der Baufreiheit verliert, es doch den Wert eines solchen bezüglich der bei der Abtretung zu gewährenden Entschädigung behält. (Vgl. Entsch. Bd. 8 S. 237, insbesondere S. 241, 242).

Der Senat nimmt somit, seiner bisherigen Judikatur und insbesondere dem Urteile vom 1. März 1901 (Entsch. Bd. 48 S. 336) entgegen, nunmehr an, daß die Entschädigung für Grundstücksteile, welche nach einem festgesetzten Fluchtlinienplane zu Straßenland bestimmt waren, bei der Enteignung, soweit es sich um ihre Eigenschaft als Bauland handelt, nach dem Werte zu bemessen ist, den dieselben zur Zeit der Enteignung als Bauland haben würden, wenn die Fluchtlinienfestsetzung nicht erfolgt wäre, und befindet sich hierbei in Übereinstimmung mit den vorerwähnten Urteilen des I. und III. Zivilsenats vom 18. August 1882 und 7. Juli 1891 — Entscheidungen Band 8 Seite 237, Band 28 Seite 271 —, deren Begründung zu demselben Ergebnisse führt, sowie insbesondere auch mit dem von der Revision in Bezug genommenen Urteile des V. Zivilsenats vom 12. November 1892, Rep. V No. 164/1892, durch welches die streitige Rechtsfrage in gleichem Sinne entschieden ist, und dem auf demselben Boden stehenden Urteile des II. Zivilsenats vom 1. Dezember 1899, Rep. II 280/1899.

Das angefochtene Urteil war hiernach, soweit es zu Ungunsten des Revisionsklägers ergangen ist, aufzuheben.

Bürgerliches Recht.

Recht der Schuldverhältnisse: Eisenbahnverwaltungsordnung.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 15. Januar 1903, in Sachen des Königlich preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu E., Beklagten und Revisionsklägers, wider die Witwe F. G. zu A., Klägerin und Revisionsbeklagte.

In bezug auf die Erhaltung und Verwaltung des Grundeigentums der Eisenbahnverwaltung ist nicht der Bahnmeister ein „verfassungsmäßig berufener Vertreter" des Eisenbahnfiskus, für dessen Verschulden dieser gemäß § 31 des Bürgerlichen Gesetzbuches einzustehen hat,

Digitized by Google

sondern der Vorstand der Betriebsinspektion (§ 5 der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahn-Betriebsinspektionen, V. V. S. 54).

Aus den Gründen:

Der Ehemann der Klägerin kam am 2. Februar 1900 Abends 6½ Uhr, als er den Platz vor dem Bahnhofsgebäude in E. überschritt, um in das letztere zu gelangen und mit dem Zuge 6 Uhr 38 Min. nach seinem Wohnorte zu fahren, zu Falle. Er erlitt durch den Fall eine innere Verletzung, die eine Bauchfellentzündung zur Folge hatte, an dieser ist er nach wenigen Tagen gestorben.

Die Klägerin nimmt für den ihr durch den Tod ihres Ernährers entstandenen Schaden den Beklagten in Anspruch, weil der Vorplatz vor dem Bahnhofsgebäude, dem § 20 der Straßenordnung für E. zuwider, trotz der herrschenden Glätte nicht mit abstumpfendem Material bestreut gewesen und infolgedessen ihr Ehemann ausgeglitten und gestürzt sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Klägerin das erste Urteil abgeändert und den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Gegen das Urteil des Berufungsgerichts hat der Beklagte Revision mit dem Antrage eingelegt:

> das angefochtene Urteil aufzuheben und die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

Die Klägerin hat die Zurückweisung der Revision beantragt.

Der § 20 der Straßenordnung vom 22. März 1897 bestimmt, daß bei eintretender Winterglätte die Bürgersteige, Fußwege und Straßenübergänge mit Sand, Asche oder anderem abstumpfendem Material so bestreut werden müssen, daß während der Stunden von 7 Uhr morgens bis 9 Uhr Abends der Entstehung gefahrbringender Glätte nach Möglichkeit vorgebeugt wird.

Das Berufungsurteil nimmt zutreffend an, daß den Beklagten als Eigentümer des Bahnhofsvorplatzes die Verpflichtung trifft, für die Ausführung der in der Straßenordnung vorgeschriebenen Streuarbeiten zu sorgen, und daß er für den durch die Außerachtlassung dieser Vorschrift verursachten Schaden nach Maßgabe des § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuches aufzukommen hat, wenn entweder ein Verschulden eines „verfassungsmäßig berufenen Vertreters“ (§§ 31, 89 des Bürgerlichen Gesetzbuches) vorliegt, oder bei der Auswahl der zu der Verrichtung bestellten Personen die erforderliche Sorgfalt nicht ausgeübt worden ist (§ 831 des Bürgerlichen Gesetzbuches). Das Berufungsgericht stellt nun fest, daß am Unfallsabend nicht genügend gestreut gewesen ist, und daß die Sorge für die Befolgung der Straßenordnung dem Bahnmeister R. dienstlich übertragen

Digitized by Google

war. Im Gegensatz zum ersten Urteil erachtet es diesen aber nicht für eine zu einer Verrichtung bestellte Person im Sinne des § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuches, sondern für einen verfassungsmäßigen Vertreter des Beklagten, weil er selbständig zu entscheiden hatte, ob und wann gestreut werden sollte, mithin im Sinne des Urteils des ersten Zivilsenats des Reichsgerichts vom 29. September 1897 (Entscheidungen Band 39 Seite 183) innerhalb des ihm angewiesenen Geschäftskreises zum selbständigen Handeln berufen gewesen sei, und weil er ferner das Personal anzunehmen hatte, dessen er zur Ausführung der durch § 20 der Straßenordnung gebotenen Verrichtungen bedurfte, deshalb also auch rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht gehabt habe, wie diese die Entscheidung des sechsten Zivilsenats des Reichsgerichts vom 17. Dezember 1900 (Entscheidungen Band 47 Seite 328) erfordere. Der Bahnmeister R. habe nach der Beweisaufnahme nicht ordnungsmäßig für das Streuen gesorgt und fahrlässigerweise gegen die Straßenordnung verstoßen; infolge der durch ihn verschuldeten Glätte des Bahnhofsvorplatzes sei G. zu Falle gekommen; dieser Fall habe dessen Tod und damit den Schaden der Klägerin verursacht, für den Beklagter nach § 823 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches aufkommen müsse.

Gegen diese Ausführungen richtet sich die Revision, die die Verletzung der §§ 31, 89 des Bürgerlichen Gesetzbuches rügt. Der Bahnmeister R. sei zu Unrecht als ein verfassungsmäßig berufener Vertreter des beklagten Eisenbahnfiskus angesehen worden; die Bahnmeister seien lediglich ausführende Organe, für deren Handlungen und Unterlassungen der Fiskus nur nach Maßgabe des § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuches hafte. Die Verfassung des beklagten Eisenbahnfiskus sei in der ordnungsmäßig publizierten Verwaltungsordnung für die preußischen Staatsbahnen vom 15. Dezember 1894 (Gesetzsammlung 1895 Seite 11) und den auf ihrer Grundlage ergangenen Geschäftsanweisungen enthalten, und nach diesen Bestimmungen seien es die Vorstände der Betriebsinspektionen, denen die Fürsorge für das Grundeigentum des Beklagten übertragen sei.

Der Revisionsangriff war für begründet zu erachten.

Die beiden Entscheidungen des Reichsgerichts, auf die sich das Berufungsgericht für seine Entscheidung beruft, sind auf der Grundlage des alten Rechts, des preußischen allgemeinen Landrechts und des gemeinen Rechts, ergangen. Es kann dahingestellt bleiben, ob von den Gesichtspunkten aus, die die Wissenschaft und Rechtsprechung in der Frage, ob und inwieweit die juristische Person für Delikte ihrer Organe einzustehen habe, für das Geltungsgebiet dieser Rechte entwickelt haben, die Entscheidung des Berufungsgerichts für gerechtfertigt erachtet werden könnte. Denn der vorliegende Rechtsfall ist, wie auch der Berufungs-

Digitized by Google

richter nicht verkennt, der Zeit seiner Entstehung entsprechend nach dem Rechte des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu beurteilen; dieses aber hat die Haftung der juristischen Personen und des Staates für die Dritten zum Schaden gereichenden Handlungen und Unterlassungen ihrer Vertreter und Angestellten auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt, und aus der Auslegung seiner Bestimmungen, für die die ältere Rechtsprechung von Wert, aber nicht maßgebend sein kann, ist der Standpunkt für die Entscheidung der den gegenwärtigen Rechtsstreit beherrschenden Fragen zu gewinnen. Diese Auslegung aber ergibt, daß weder die Selbständigkeit des Handelns an sich, noch die rechtsgeschäftliche Vertretung als solche die entscheidenden Merkmale der Personen sind, für deren Handlungen nach dem neuen Recht die juristische Person und der Staat als privatrechtliches Vermögenssubjekt die Haftung zu übernehmen haben.

Während der erste Entwurf des Bürgerlichen Gesetzbuches nur eine allgemeine Vertretung der juristischen Person durch den Vorstand (§ 44) und dementsprechend auch nur eine Haftung der Korporation für den durch diese allgemeine Vertretung durch den Vorstand oder ein Mitglied desselben widerrechtlich angerichteten Schaden kannte (§ 46, dazu Motive zum ersten Entwurf Band 1 Seite 102), hat der zweite Entwurf und ihm folgend das zum Gesetz gewordene Bürgerliche Gesetzbuch den Kreis der Vertreter der juristischen Person erweitert; das Bürgerliche Gesetzbuch bestimmt in § 30, daß durch die Satzung neben dem Vorstande für gewisse Geschäfte die Bestellung besonderer Vertreter vorgesehen werden kann, die dann im Zweifel, mithin nicht notwendigerweise, auch die rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht innerhalb des ihnen zugewiesenen Geschäftsbereiches auszuüben haben. Im Anschluß an diesen gesetzgeberischen Gedanken — vergleiche Protokolle der zweiten Lesung Band 1 Seite 521 — ist nun auch die Verantwortlichkeit der juristischen Person auf die rechtswidrigen Handlungen dieser besonderen Vertreter in § 31 des Bürgerlichen Gesetzbuches ausgedehnt worden; sie sind die anderen verfassungsmäßig berufenen Vertreter dieses Paragraphen. Die Verhandlungen der zweiten Lesung ergeben, daß hierbei an Personen gedacht ist, die zwar zur Leitung der Korporation nicht berufen sind, denen aber eine mehr oder weniger umfangreiche Tätigkeit auf einem größeren sachlichen oder örtlichen Geschäftsgebiete übertragen ist. Das rechtliche Merkmal, das diese Personen von den sonstigen Angestellten unterscheidet, für welche die Körperschaft nicht nach Maßgabe des § 31, sondern nur nach § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuchs haftet, ist hiernach ihre Berufung zur Tätigkeit innerhalb eines Geschäftsbereiches durch die Satzung der Körperschaft, bei dem Staat und anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften durch die ihre Verwaltungsorganisation regelnden Bestimmungen.

Digitized by Google

Diejenigen Beamten und Angestellten dagegen, die nicht durch die Satzung oder die organisatorischen Verwaltungsbestimmungen zu ihrer Tätigkeit berufen sind, sondern ihren dienstlichen Auftrag wiederum auf diese berufenen Personen zurückführen, sind nicht Vertreter der Körperschaft und des Staates nach § 31 des Bürgerlichen Gesetzbuches; sie sind zu Verrichtungen im Sinne des § 831 Bürgerlichen Gesetzbuchs bestellt, mögen diese Verrichtungen im übrigen mehr oder weniger oder garnicht selbständig sein, mögen sie den Charakter rechtsgeschäftlicher Vertretung tragen oder nicht, und mögen sie aus einzelnen oder einer Mehrheit von Verrichtungen, zeitlich vorübergehenden oder dauernden, bestehen.

Es erhellt hieraus, daß die Auffassung des Berufungsgerichts, das, ohne die Art der Bestellung des Bahnmeisters R. zu prüfen, ihm den Charakter eines verfassungsmäßig berufenen Vertreters im Sinne des § 31 des Bürgerlichen Gesetzbuches zuerkennt, weil er eine, in der Verwaltung der fiskalischen Station der Staatseisenbahnen an sich untergeordnete, dienstliche Verrichtung nach selbständiger Entschließung auszuführen hatte und zudem die Befugnis besaß, in Ausübung einer ebenso untergeordneten rechtsgeschäftlichen Vertretungsmacht die für die Ausführung der Verrrichtung erforderlichen Hilfskräfte anzunehmen, rechtsirrig ist und dem Gesetze nicht entspricht. Zutreffend hat der Revisionskläger auf die Quelle hingewiesen, aus der die Entscheidung, ob der Angestellte des Eisenbahnfiskus als ein verfassungsmäßig berufener Vertreter zu erachten ist oder nicht, zu schöpfen ist. Es sind dies die durch den Allerhöchsten Erlaß, betreffend Umgestaltung der Eisenbahnbehörden vom 15. Dezember 1894 (Gesetzsammlung 1895, Seite 11), erlassene Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen und die auf Grund des Vorbehalts in § 2 dieser Verwaltungsordnung von dem Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Geschäftsanweisungen für die Königlichen Eisenbahndirektionen, die Vorstände der Eisenbahnbetriebsinspektionen, der Eisenbahnmaschineninspektionen, der Eisenbahnwerkstätteninspektionen, Eisenbahntelegrapheninspektionen, Eisenbahnverkehrsinspektionen und der Bauabteilungen vom 17. Dezember 1894 (Eisenbahnverordnungsblatt 1895, S. 37, 49, 54, 57, 60, 63, 68), die als besondere Verwaltungszweige neben der allgemeinen durch die Eisenbahndirektionen geführten Verwaltung in der Verwaltungsordnung aufgeführt werden. Nach der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahnbetriebsinspektionen (§ 5) ist diesen, und zwar auch mit gewissen rechtsgeschäftlichen Funktionen, die Erhaltung und Verwaltung des Grundeigentums des Eisenbahnfiskus übertragen. Der Vorstand der Betriebsinspektion, nicht der Bahnmeister, dem im vorliegenden Falle offenbar seitens des ersteren die Ausführung oder die spezielle Sorge für die ordnungsmäßige Reinerhaltung und Bestreuung im Falle von Winterglätte

Digitized by Google

dienstlich aufgetragen war, erscheint hiernach als der andere verfassungsmäßig berufene Vertreter des Eisenbahnfiskus, für dessen Verschulden dieser nach § 31 Bürgerlichen Gesetzbuches einzustehen hat. Der Bahnmeister dagegen ist ein Beamter, der im Sinne des § 831 Bürgerlichen Gesetzbuches zu Verrichtungen bestellt ist und für dessen schuldhafte Handlungen oder Unterlassungen bei Ausführung jener Verrichtungen der beklagte Eisenbahnfiskus nicht haftet, wenn er bei seiner Auswahl die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hatte.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 17. Februar und 13. März 1903, betr. Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1902 S. 73 und 98. R.-G.-Bl. S. 25 u. 41.)

Vom 12. und 20. März 1903, betr. Änderung der Militärtransportordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 98 und 103. R.-G.-Bl. S. 41 u. 60.)

Vom 15. März 1903, betr. Änderungen der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 98. R.-G.-Bl. S. 45.)

Preußen. Allerhöchste Urkunde vom 7. Oktober 1902, betr. die von der Gera - Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn - Aktiengesellschaft beschlossene Erhöhung ihres Grundkapitals auf 2 475 000 ℳ durch Ausgabe weiterer Aktien im Betrage von 222 000 ℳ.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 73.)

Genehmigungsurkunde vom 26. Februar 1903, betr. die Ausgabe von 600 000 ℳ zu 4½ vom Hundert verzinslicher Schuldverschreibungen auf den Inhaber durch die Liegnitz - Rawitscher Eisenbahngesellschaft, Ausgabe vom Jahre 1903.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 77.)

Allerhöchster Erlaß vom 9. März 1903, betr. anderweite Abgrenzung der Verwaltungsbezirke der Eisenbahndirektionen in Berlin, Posen und Halle a. S.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 97. G.-S. S. 37.)

Digitized by Google

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten: E.-V.-Bl. Seite

Vom 17. Februar 1903, betr. Vorschriften für die Ermittlung der Leistungen der Betriebsmittel 63

Vom 18. Februar 1903, betr. Zahlung von Stellenzulagen an die Erben bezw. Hinterbliebenen von Beamten 64

Vom 10. Februar 1903, betr. Ersetzung der Vorprüfung und der ersten Hauptprüfung für den Staatsdienst im Baufache durch die Diplomprüfung 67

Vom 23. Februar 1903, betr. Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit der Bediensteten 72

Vom 7. März 1903, betr. Transportvergünstigungen auf Kleinbahnen 85

Vom 19. März 1903, betr. Amtsbezeichnung der Preußischen Staatseisenbahnbeamten 89

Vom 23. März 1903, betr. Unfallverhütungsvorschriften . . . 91

Vom 27. und 31. März 1903, betr. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen . . . . . 103 u. 107

Vom 27. März 1903, betr. Bewerber für den Bahnmeisterdienst 104

Vom 5. April 1903, betr. unkündbare Anstellung der Maschinenwärter bei elektrischen Anlagen 108

Entwurf eines Gesetzes, betr. die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die weitere Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft und an dem Bau von Kleinbahnen, zufolge Allerhöchster Ermächtigung vom 25. Februar 1903 dem Hause der Abgeordneten zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vorgelegt.[1])

Entwurf eines Gesetzes, betr. den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat und eines Gesetzes, betr. den Erwerb der Ostpreußischen Südbahn für den Staat, zufolge Allerhöchster Ermächtigung vom 23. März 1903 dem Hause der Abgeordneten zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorgelegt.[1])

Gesetzentwurf, betr. die Feststellung eines Nachtrages zum Staatshaushaltsetat für das Etatsjahr 1903 und die Abänderung des (noch zu erlassenden) Gesetzes wegen Ergänzung der Einnahmen des erwähnten Staatshaushaltsetats, zufolge Allerhöchster Ermächtigung vom 28. März 1903 dem Hause der Abgeordneten zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorgelegt.

[1]) Der Inhalt des Gesetzentwurfs ist in dem Aufsatz S. 547 des Archivs wiedergegeben.

Digitized by Google

Österreich. Verordnung des Finanzministeriums im Einvernehmen mit sämtlichen K. K. Ministerien und dem K. K. Obersten Rechnungshofe vom 29. März 1903.

(Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.)

Sie regelt die Frage, inwieweit Staatsbedienstete bei Dienst- und Umzugsreisen die ihnen zugestandenen Fahrbegünstigungen zu benutzen haben, und inwiefern solche Reisen der Fahrkartensteuer nach dem Ges. vom 19. Juli 1902 unterliegen.

Schweiz. Bundesratsbeschluß, betr. Abänderung von § 9 Abs. 4 des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen.[1])

(Vom 26. März 1903; gültig ab 1. Mai 1903.)

Der 4. Absatz des § 9 des Eisenbahntransportreglements vom 11. Dezember 1893 (gültig ab 1. Januar 1894) erhält folgende neue Fassung:

„Für die Gültigkeitsdauer der Billets gelten folgende Bestimmungen:

a) Die Personenbillets für einfache Fahrt haben nur für den Tag ihrer Ausgabe Gültigkeit; eine Ausnahme hiervon machen die Billets nach Stationen, welche mehr als 200 km von der Ausgabestation entfernt sind; diese Billets haben Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und bis Mitternacht des folgenden Tages.

b) Neben den einfachen Billets werden, soweit ein Bedürfnis dafür vorliegt, auch direkte Billets für Hin- und Rückfahrt (Retourbillets) ausgegeben. Diese Billets haben zehn Tage Gültigkeit. Der Tag der Ausgabe ist als erster ganzer Tag in der Gültigkeitsdauer inbegriffen; diese erlischt also um Mitternacht des zehnten Tages.

c) Wird ein einfaches Billet auf einen Nachtzug gelöst oder wird mit einem Retourbillet innerhalb der Gültigkeitsdauer die Rückreise mit einem Nachtzuge angetreten, oder wird innerhalb der Gültigkeitsdauer des einfachen oder Retourbillets die Reise mit einem Nachtzuge fortgesetzt, ohne daß die Bestimmungsstation vor Mitternacht des letzten Tages erreicht werden kann, so ist das Billet zur direkten und ununterbrochenen Fortsetzung der Reise über Mitternacht hinaus im betreffenden Nachtzuge und in den anschließenden Zügen gültig, welche die unmittelbare Fortsetzung desselben bilden.

d) Auf den Billets ist die Zahl der Tage anzugeben, für welche sie gültig sind. Hierbei ist auf die unter c bezeichnete Ausnahme nicht Rücksicht zu nehmen.

Sofern die Gültigkeit eines Billets auf einen bestimmten Zug beschränkt wird, so ist dies auf demselben vorzumerken."

[1]) Veröffentlicht im Archiv für Eisenbahnwesen 1894, S. 584, 771, 975.

Digitized by Google

Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902, betr. die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten.

(Veröffentlicht im Schweizer. Bundesblatt No. 1 vom 7. Januar 1903.)

Art. 1. Dem gegenwärtigen Gesetze sind unterstellt: die Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen, die Postverwaltung, die Telegraphen- inkl. die Telephonverwaltung, sowie andere vom Bunde konzessionierte oder von ihm selbst betriebene Verkehrsanstalten.

Dasselbe findet Anwendung auf die im Betriebsdienste solcher Verkehrsanstalten angestellten Personen, welche mit der Verpflichtung in Dienst genommen worden sind, ihre Arbeitszeit ausschließlich oder vorwiegend zur Verfügung der Verkehrsanstalten zu stellen.

Vorbehalten bleiben die Bestimmungen der Fabrikgesetzgebung.

Art. 2. Die wirkliche Arbeitszeit der Beamten, Angestellten und Arbeiter soll 11 Stunden täglich nicht übersteigen. Wenn besondere Verhältnisse es notwendig erscheinen lassen, kann der Bundesrat eine Kürzung der Arbeitszeit anordnen.

Art. 3. Die ununterbrochene Ruhezeit soll für das Lokomotiv- und Zugspersonal wenigstens 10 Stunden und für das übrige Personal wenigstens 9 Stunden oder, wenn Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen ist, wenigstens 8 Stunden betragen.

Die Ruhezeiten von 10 und 9 Stunden dürfen, soweit besondere Verhältnisse es nötig machen, oder wenn dadurch dem Personale längere Ruhepausen am Wohnorte zugewiesen werden können, auf 8 Stunden gekürzt werden, vorausgesetzt, daß im Durchschnitte von 3 Tagen die 10- bezw. 9stündige Ruhe gewahrt bleibt.

Nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist Ruhe von wenigstens einer Stunde zu gewähren. Die Ruhepausen sollen wo immer möglich am Wohnorte zugebracht werden können.

Art. 4. Die Dauer der Dienstbereitschaft soll für das Lokomotiv- und das Zugspersonal 14 Stunden, für die Barrierenwärterinnen 12 Stunden, für das übrige Personal, sofern ihm Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen ist, 16 Stunden und beim Fehlen einer solchen Wohnung 15 Stunden innert 24 Stunden nicht übersteigen.

Die Dienstbereitschaften von 14 und von 15 Stunden dürfen, soweit besondere Verhältnisse es nötig machen, auf 16 Stunden ausgedehnt werden, vorausgesetzt, daß die Dienstbereitschaft im Durchschnitt von 3 Tagen nicht über 14 bezw. 15 Stunden hinausgeht.

Art. 5. Im durchgehenden Nachtdienst dürfen in der Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens keine Frauenspersonen, ausgenommen Telegraphistinnen, Telephonistinnen, Wartefrauen, Toilettenwärterinnen, Putzerinnen und ähnliche Bedienstete beschäftigt werden.

Abgesehen von den eigentlichen Nachtwächtern darf ein und derselbe Angestellte innert des Zeitraums eines Monats höchstens an 14 Tagen zum Nachtdienst verhalten werden.

Nachtarbeit, d. h. Arbeit zwischen 11 Uhr abends und 4 Uhr morgens, ist in den Diensteinteilungen mit 25 % Zuschlag zu berechnen.

Digitized by Google

Art. 6. Den Beamten, Angestellten und Arbeitern sind im Jahre, angemessen verteilt, 52 Ruhetage einzuräumen, wovon jedenfalls 17 auf Sonntage fallen sollen.

Die Ruhetage müssen volle 24 Stunden umfassen und um mindestens 8 Stunden verlängert werden, sofern ihnen nicht die in Art. 3 geforderte ununterbrochene Ruhepause unmittelbar oder kurz vorher vorausgegangen ist. Sie müssen jeweilen mit einer Nachtruhe endigen und sollen am Wohnorte zugebracht werden können.

Art. 7. Allen Beamten, Angestellten und Arbeitern der Verkehrsanstalten sind von den 52 jährlichen Ruhetagen mindestens 8 Tage als zusammenhängender Erholungsurlaub zu gewähren.

Dem Personal der Hauptbahnen ist vom abgelaufenen 9. Dienstjahre an oder nach zurückgelegtem 33. Altersjahre dieser zusammenhängende Erholungsurlaub über die 52 Ruhetage hinaus zu gewähren und für je 3 weitere Dienstjahre um einen Tag zu verlängern.

Für alle übrigen Beamten, Angestellten und Arbeiter der Verkehrsanstalten wird vom abgelaufenen 10. Dienstjahre an die Zahl der jährlichen Ruhetage, mit Inbegriff des zusammenhängenden Erholungsurlaubs, auf 60 erhöht.

Die Dienstjahre im Sinne dieses Artikels zählen vom Eintritt in eine Anstellung bei einer der diesem Gesetze unterstellten Verkehrsanstalten.

Wegen der durch dieses Gesetz dem Personale gewährten Erleichterungen darf eine Schmälerung des bisherigen Lohnes oder Gehaltes nicht stattfinden.

Art. 8. Sofern die im Art. 3 geforderten Ruhepausen nicht am Wohnorte zugebracht werden können, und wenn die Mahlzeiten bei der Arbeitsstelle eingenommen werden müssen, so sind die Verwaltungen verpflichtet, dem Personale heizbare und mit Einrichtungen zum Wärmen der Speisen versehene Unterkunftslokale zur Verfügung zu stellen, soweit nicht besondere Schwierigkeiten entgegenstehen.

Überhaupt sollen die Räume, welche den Beamten, Angestellten und Arbeitern als Wohnungen oder zum Aufenthalte während der Ruhezeiten angewiesen sind, den Anforderungen der Gesundheitspflege sowie billigen Ansprüchen an häusliche Behaglichkeit Rechnung tragen und heizbar sein.

Art. 9. An den Sonntagen sowie an den allgemeinen Feiertagen Neujahr, Karfreitag, Auffahrt und Weihnacht ist der gesamte Güterdienst untersagt. Vorbehalten bleibt die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht.

Der kantonalen Gesetzgebung steht frei, vier weitere Feiertage per Jahr zu bestimmen, an welchen keine gewöhnlichen Frachtgüter übernommen oder ausgeliefert werden dürfen.

Art. 10. Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, ist der Bundesrat ermächtigt, gegenüber den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen zu treffen.

Art. 11. Der Bundesrat wird über die Vollziehung des Gesetzes eine Kontrolle durch entsprechende Organe des Post- und Eisenbahndepartements ausüben lassen.

Zur Erleichterung dieser Kontrolle sind vom Personal geordnete Tagebücher zu führen. Der Bundesrat wird in der Vollziehungsverordnung die erforderlichen Vorschriften erlassen.

Digitized by Google

Art. 12. Übertretungen dieses Gesetzes werden auf Klage des Bundesrates von den kantonalen Gerichten mit Geldbußen bis auf 500 Franken, im Wiederholungsfalle bis auf 1000 Franken, bestraft.

Der Verzicht auf die gesetzlich zugesicherte Dienstbefreiung schließt die Strafbarkeit der Widerhandlung nicht aus.

Art. 13. Durch dieses Gesetz werden das Gesetz vom 27. Juni 1890, betreffend die Arbeitszeit bei den Transportanstalten, (A. S. n. F. XI, 713)[1]) und das Nachtragsgesetz zu demselben vom 22. Dezember 1892, betreffend die Telegraphenverwaltung, (A. S. n. F. XIII, 362) aufgehoben.

Art. 14. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt und erläßt die nötigen Vollziehungsverordnungen.

Art. 15. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben zu bestimmen.

* * *

Nach Ablauf der Referendumsfrist ist durch Beschluß des Bundesrats vom 21. April 1903 festgesetzt worden, daß das Gesetz am 1. Oktober 1903 in Kraft tritt.

Niederlande. I. Gesetz vom 9. April 1875, betr. die Regelung des Betriebes und die Benutzung der Eisenbahnen (unter Aufhebung des Gesetzes vom 21. August 1859).

(Veröffentlicht im Staatsblad 1875 No. 67.)

Das Gesetz vom 9. Juli 1900, das die Zulässigkeit von erleichternden Betriebsvorschriften für Neben- und Kleinbahnen ausspricht, ist in seinen Besonderheiten nur verständlich, wenn die Bestimmungen der allgemeinen Betriebsordnung (Gesetz vom 9. April 1875) zum Vergleich herangezogen werden; deshalb wird hier nachträglich noch dies ältere Gesetz, das im Archiv bisher nicht veröffentlicht ist, abgedruckt:

Abschnitt I.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Die Unternehmer einer Eisenbahn sind für den Schaden verantwortlich, den Personen oder Güter beim Eisenbahnbetriebe erleiden, es sei denn, daß dieser Schaden ohne ihr oder ihrer Beamten und Bediensteten Verschulden entstanden ist.

Artikel 2.

Die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches in bezug auf die Transportführer, Schiffer und Unternehmer öffentlicher Verkehrsanstalten treffen auch auf die Unternehmer von Eisenbahnen zu.

Artikel 3.

Die Unternehmer von Eisenbahnen können ihre Haftpflicht für Verlust, verspätete Lieferung oder Beschädigung von Handelswaren und Gütern, den

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 1084 ff.

Digitized by Google

Umfang und die Dauer ihrer Haftbarkeit wie die Beweislast im Frachtbriefe oder durch besondere Dienstreglements nur nach Maßgabe einer von Uns zu erlassenden allgemeinen Verordnung ausschließen oder beschränken.

Artikel 4.

1. Die Unternehmer müssen gestatten, daß an die in ihrem Betriebe stehenden Eisenbahnen andere Eisenbahnen angeschlossen und daß ihre Strecken durch solche Eisenbahnen durchschnitten werden.

2. Sofern zum Zweck des Anschlusses oder der Durchschneidung an einer bestehenden Eisenbahn Arbeiten zu verrichten sind oder ihr Betrieb eingestellt werden müßte, muß der Unternehmer der anzulegenden Bahn die erstere schadlos halten.

3. Sofern Wir die Anlage von Wegen, Kanälen, Wasserleitungen oder anderen Werken, die die Eisenbahn durchschneiden oder berühren, anordnen oder genehmigen, können die Unternehmer nichts dagegen einwenden und auch aus diesem Anlaß keinen andern Schadensersatz fordern, als Zahlung der Mehrkosten für die Unterhaltung und den Betrieb, die aus der Anlage dieser Werke entstehen könnten.

4. In einem solchen Falle sorgt der Minister für Wasserbau, Handel und Industrie[1]) dafür, daß ohne Kosten für die Unternehmer alle endgiltigen oder vorläufigen Arbeiten, die nötig sind, um den Betrieb der Eisenbahn nicht zu stören oder einzustellen, ausgeführt werden.

Artikel 5.

1. Ebenso müssen die Unternehmer gestatten, daß die in ihrem Betriebe befindlichen Strecken und Stationen für die Zwecke anderer Eisenbahnen mitbenutzt werden.

2. Das geschieht kraft eines von Uns zu erlassenden Beschlusses gegen eine durch die Unternehmer der Eisenbahn zu leistende Entschädigung, in deren Interesse die gemeinschaftliche Benutzung der Strecken oder einer Station genehmigt wurde.

3. Die gemeinschaftliche Benutzung der Eisenbahnstrecke erfolgt nach einem Reglement, das von Uns nach Anhörung der Direktionen der betreffenden Eisenbahnen festgestellt wird.

4. Die Bestimmungen über die Benutzung von Stationen zum gemeinschaftlichen Betriebe und die Ausführung der dazu notwendigen Arbeiten werden durch die Unternehmer der betreffenden Eisenbahnen mit Genehmigung Unseres Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie in einem Übereinkommen geregelt.

5. Führen die darüber stattfindenden Verhandlungen nicht innerhalb der von Unserem Minister für Wasserbau, Handel und Industrie festzustellenden Frist zu einer Einigung, so werden die Bestimmungen nach Anhörung der betreffenden Eisenbahnen von Uns getroffen.

6. Die in diesem und dem vorigen Artikel behandelten Entschädigungen werden in Ermangelung gütlicher Einigung auf gerichtlichem Wege festgesetzt.

---

[1]) Im Gesetz „der Minister des Inneren“. Die Änderung gründet sich auf Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 1877 (Staatsblad No. 285).

Digitized by Google

Artikel 6.

1. Die Direktoren einer Eisenbahn haben eine Betriebsordnung aufzustellen, die der Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie bedarf.

2. Vor der Genehmigung dieser Ordnung darf der Betrieb nicht eröffnet werden.

3. Das Reglement kann ohne Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie nicht geändert werden. Dieser kann Änderungen nach Anhörung der Unternehmer anordnen.

Artikel 7.

1. Der Betrieb darf nicht eher eröffnet, noch nach einer Einstellung, wie sie im Artikel 8 vorgesehen ist, wieder hergestellt werden, als bis der Minister für Wasserbau, Handel und Industrie seine Genehmigung dazu gegeben hat.

2. Bevor die Ermächtigung hierzu erteilt ist, hat eine Abnahme der Bahn und ihrer Anlagen von Regierungswegen stattzufinden.

3. Ebenso geht der Inbetriebnahme von neuen oder ausgebesserten Lokomotiven, Tendern, Personen- und Güterwagen eine gleiche Abnahme vorauf.

Artikel 8.

1. Die Direktoren haben im Falle einer Betriebseinstellung für die Beförderung von Personen und Gütern in der Richtung der Eisenbahn zu sorgen.

2. Sie müssen die Betriebseinstellung so schnell als möglich durch den „Staatscourant" und ein Tageblatt jeder der von der Eisenbahn durchfahrenen Provinzen öffentlich bekannt machen.

Artikel 9.

1. Zu Direktoren von Eisenbahnen werden die Personen gezählt, die als Unternehmer oder in deren Namen die Oberleitung des Betriebes führen.

2. Wenigstens einer dieser Direktoren muß Niederländer sein und im Lande wohnen.

Abschnitt II.

Beaufsichtigung der Eisenbahnen.

Artikel 10.

Die allgemeine Aufsicht über die Eisenbahnen wird nach Bestimmungen, die von Uns nach Maßgabe dieses Gesetzes durch eine allgemeine Verwaltungsverordnung vorgeschrieben werden, durch einen unter dem Minister für Wasserbau, Handel und Industrie stehenden Aufsichtsrat ausgeübt, dessen Mitglieder von Uns ernannt werden.[1])

Artikel 11.

1. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und die ihm unterstellten mit der täglichen Aufsicht betrauten Beamten haben das Recht auf freie Beförderung in allen Zügen und auf jederzeitigen freien Zugang zu den Eisenbahnen mit ihren

---

[1]) Siehe die Königlichen Beschlüsse vom 9. Juli 1876 (Staatsbl. No. 159), vom 24. Oktober 1885 (Staatsbl. No. 190) und vom 28. Oktober 1892 (Staatsbl. No. 238).

Digitized by Google

Anlagen und Gebäuden, den Lokomotiven, Tendern, Personen- und Güterwagen mit Ausnahme der Wagen oder ihrer Abteile, die in den Zügen für die Behörden und Direktoren der Eisenbahnen bestimmt oder von besonderen Personen gemietet sind.

2. Die Wohnungen der Beamten und Bediensteten der Eisenbahnen fallen nicht unter die in diesem Artikel behandelten Gebäude.

Artikel 12.

1. Sie sind berechtigt, über alle nicht auf die Geldgeschäfte des Eisenbahnbetriebes bezüglichen Einrichtungen und Angelegenheiten sowie über die dazu gehörigen Pläne, Zeichnungen, Karten und die den Betrieb oder Verkehr betreffenden Bedingungen von Verträgen und Abmachungen Auskunft zu fordern.

2. Die Direktoren der Eisenbahnen, ihre Beamten und Bediensteten haben die Anfragen soweit als möglich unverzüglich zu beantworten.

Artikel 13.

1. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und die ihm unterstellten mit der täglichen Aufsicht betrauten Beamten teilen den Verwaltungen der Eisenbahnen schriftlich mit, was nach ihrem Urteil zur Instandhaltung der Eisenbahn und zur ordnungsmäßigen Ausführung des Dienstes zu geschehen hat.

2. Sie rufen, sofern die Verwaltungen ihren Aufforderungen nicht gehörig folgen, die Entscheidung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie an.

3. Diese Entscheidung kann auch von den Verwaltungen angerufen werden, wenn sie gegen die Anordnungen Grund zur Beschwerde haben.

4. Bei unmittelbarer Gefahr kann der Aufsichtsrat oder der Minister — unbeschadet der Berufung — Auftrag zur sofortigen Ausführung erteilen.

5. Keine endgültige Entscheidung wird ohne Anhörung der Verwaltungen oder bevor ihnen Gelegenheit zur Begründung ihrer Beschwerde gegeben ist, getroffen.

Artikel 14.

1. Die Entscheidung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie muß innerhalb der dabei zu stellenden Frist von den Verwaltungen befolgt werden.

2. Geschieht dies nicht, so kann der Minister für Wasserbau, Handel und Industrie:

sofern in bezug auf Unterhaltung oder Erneuerung der Eisenbahn oder der zugehörigen Anlagen und Gebäude, die Befriedigung der Bedürfnisse des Betriebes oder die Zahl der Beamten und Bediensteten Nachlässigkeit besteht, Einstellung des Betriebes anordnen;

sofern in bezug auf die Unterhaltung oder Erneuerung der für den Eisenbahnbetrieb bestimmten Lokomotiven, Tender, Fahrzeuge oder Wagen Nachlässigkeit besteht, ihre Benutzung verbieten, nötigenfalls verhindern.

Artikel 15.

1. Führen die Eisenbahnverwaltungen die von dem Minister für Wasserbau, Handel und Industrie angeordnete Unterhaltung oder Ergänzung an der Bahn oder den zugehörigen Anlagen und Gebäuden nicht aus, oder führen sie die von

Digitized by Google

ihm für nötig erachtete Ergänzung der Bedürfnisse des Betriebes und der Zahl der Bediensteten nicht aus, so kann der Minister dies auf Kosten der Betriebsunternehmer veranlassen und zu diesem Zweck die zur Ausführung der Unterhaltung oder Erneuerung nötigen, auf oder an der Bahn befindlichen Gegenstände in Besitz nehmen.

2. Die kraft dieses Artikels zu Lasten der Unternehmer erwachsenen Kosten haben den Vorrang vor allen anderen Schulden des Unternehmers.

Artikel 16.

1. Erfordert die öffentliche Sicherheit die tatsächliche Betriebseinstellung auf der ganzen oder auf einer Teilstrecke, so kann die Einstellung durch eine der Personen angeordnet werden, die ein Aufsichtsrecht besitzen.

2. Dieser Befehl wird durch den gegeben, der dazu gemäß der von Uns vorzuschreibenden Bestimmungen befugt ist, und nach Möglichkeit schriftlich an die Vorsteher der nächstgelegenen Stationen gerichtet, die davon sofort alle Vorsteher der beteiligten Strecke in Kenntnis setzen.[1])

Artikel 17.

Aus Gründen des Staatsinteresses kann die Einstellung des Betriebes durch Uns befohlen werden.

Artikel 18.

In dem im vorigen Artikel behandelten Falle ist der Artikel 8 nicht anwendbar. Der Minister für Wasserbau, Handel und Industrie sorgt alsdann dafür, daß den Verkehrsbedürfnissen in der Richtung der Eisenbahn so viel als möglich genügt wird.

Artikel 19.

Eine auf Grund des Artikels 17 befohlene Betriebseinstellung wird im Staatscourant veröffentlicht und in den Provinzen, welche die Bahn durchfährt, so schnell als möglich allgemein bekannt gemacht.

Artikel 20.

1. Ein kraft dieses Gesetzes eingestellter Betrieb kann nur nach erhaltener Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie wieder eröffnet werden.

2. In dem im Artikel 17 behandelten Falle wird die Genehmigung durch Uns erteilt.

Artikel 21.

Die Fortsetzung des Betriebes nach der Anordnung seiner Einstellung oder die Wiederaufnahme des Betriebes ohne die im vorigen Artikel behandelte Genehmigung wird durch die mit der Ausübung der Aufsicht betrauten Beamten verhindert.

---

[1]) S. den Königlichen Beschluß vom 9. Juli 1876 (Staatsbl. No. 160) und vom 28. Oktober 1892 (Staatsbl. No. 239).

Digitized by Google

Artikel 22.

Diese Beamten sind befugt, Lokomotiven, Tender, Fahrzeuge oder Wagen unverweilt aus einem Zuge entfernen zu lassen und die Abfahrt eines Zuges zu verbieten, wenn der Zustand des Materials oder die Zusammenstellung des Zuges nach ihrem Urteile von Gefahr für den Zug sein kann.

Artikel 23.

1. Im Falle eines Krieges oder anderer außergewöhnlicher Umstände kann die ganze oder teilweise Zerstörung der Bahn und der auf ihr befindlichen Brücken, Telegraphen und Signaleinrichtungen durch Uns befohlen werden.

2. Im Falle der Zerstörung kraft des erwähnten Befehls wird die Eisenbahn so schnell, als es das Staatswohl zuläßt, auf Unsere Anordnung und auf Reichskosten in den früheren Zustand gesetzt.

Artikel 24.

1. Wird die Einstellung des Betriebes durch Uns im Interesse der Landesverteidigung angeordnet, so kann durch Uns gleichfalls bestimmt werden, daß alle Lokomotiven, Tender, Fahrzeuge, Wagen und andere Materialien von der Eisenbahn entfernt werden.

2. Der Kriegsminister weist in diesem Falle die Plätze an, wohin das Material zu schaffen ist.

Artikel 25.

Der Minister für Wasserbau, Handel und Industrie bestimmt die Punkte, an denen Haltestellen oder Stationen errichtet werden müssen.

Artikel 26.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten, die geringste Zahl der täglichen Züge und die kleinste Zahl der Wagen jeder Klasse, welche sich in den einzelnen Zügen befinden müssen, werden von dem Minister für Wasserbau, Handel und Industrie festgesetzt.

Artikel 27.

Durch eine allgemeine Verwaltungsverordnung[1]) werden geordnet:

der Dienst auf den Stationen;

die Aufsicht über die Bahn und die Bedienung der Signale;

die Einrichtung der Lokomotiven, Tender, Fahrzeuge und Wagen und die Aufsicht darüber;

die Zusammensetzung der Züge;

die Schnelligkeit, mit der die Züge verkehren dürfen;

die Zahl der Beamten und Bediensteten, welche für jeden Zug erforderlich sind;

das, was hinsichtlich der Ordnung bei jedem Zuge zu beachten ist;

die Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Gütern;

---

[1]) S. die allgemeinen Reglements für den Betrieb und den Verkehr mit den darin enthaltenen Änderungen und Ergänzungen.

Digitized by Google

das Abholen und Bestellen der Güter und die hierfür zu zahlenden Gebühren;

die Behandlung der in den Wagen oder auf den Stationen zurückgelassenen Gegenstände und der nicht abgenommenen oder unbestellbaren Güter;

die Frist, nach welcher diese Gegenstände und Güter verkauft werden können und die Art und Weise, wie der Verkauf zu geschehen hat;

die Vereidigung der Eisenbahnbeamten und -Bediensteten;

ferner alles dasjenige, was zur Sicherstellung einer ordnungsmäßigen Ausführung des Betriebes und eines sicheren Verkehrs auf der Eisenbahn nach diesem Gesetze vorzuschreiben ist.

Abschnitt III.

Tarife und Beförderung auf der Eisenbahn.

Artikel 28.

1. Die Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern bedürfen der Genehmigung Unseres Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie.

2. Sie werden, bevor sie in Kraft treten, veröffentlicht, und zwar mit Angabe des Erlasses, durch den sie genehmigt sind, und sind im Druck gegen den für jeden Tarif zu bestimmenden Preis für jedermann käuflich zu haben.

3. Die in diesem und den folgenden Artikeln vorgeschriebenen Veröffentlichungen erfolgen in der durch Unsern Minister für Wasserbau, Handel und Industrie zu befehlenden Art und Weise.

Artikel 29.

1. Eine Ermäßigung der Tarife kann jederzeit von Uns angeordnet werden.

2. Sollte infolge der so befohlenen Tarifermäßigung der Reingewinn der Unternehmer verringert werden, so werden sie aus der Reichskasse entschädigt.

3. Der Betrag der zu bewilligenden Entschädigung wird, sobald die Verminderung ersichtlich ist, in Ermangelung gütlicher Einigung gerichtlich festgesetzt.

4. Die Entschädigung wird in keinem Falle höher bemessen, als nötig ist, um den Reingewinn des Jahres oder der Jahre, für die sie beansprucht wird, auf 8 % des Gesellschaftskapitals zu bringen.

Artikel 30.

1. Tarifänderungen werden wenigstens einen Monat vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht.

2. Bei Erteilung der im Artikel 28 erwähnten Genehmigung kann ein kürzerer Zeitraum bestimmt werden.

Artikel 31.

1. Die Unternehmer sind verpflichtet, gegen die in den veröffentlichten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und zu den in den Reglements festgesetzten Bedingungen die Reisenden und die aufgelieferten Güter, welche nicht durch gesetzliche Bestimmungen von der Beförderung ausgeschlossen sind, ohne Begünstigung besonderer Personen, Vereinigungen, Unternehmungen oder Körperschaften, zu befördern.

Digitized by Google

2. Sie dürfen keine besonderen Abkommen mit einem oder mehreren Verfrachtern zur Beförderung zu einem niedrigeren, als dem veröffentlichten Tarife treffen.

3. Folgende Ausnahmen hiervon sind zulässig:
   a) für die Beförderung großer Mengen;
   b) bei Abonnements auf Beförderung einer oder mehrerer Wagenladungen;
   c) für wohltätige Zwecke und Ausstellungen.

4. Von den kraft Lit. a und b erwähnten Ermäßigungen geben die Unternehmer dem Minister für Wasserbau, Handel und Industrie unmittelbar Kenntnis.

5. Diese Ermäßigungen gelten tatsächlich für alle gleichartigen Güter, die auf derselben Bahnstrecke und unter denselben Bedingungen zu befördern sind. Sie werden von den Unternehmern unverzüglich veröffentlicht und gelten für die Zeit, die in dem Abkommen vereinbart und in der Veröffentlichung angegeben ist, in Ermangelung einer Zeitbestimmung aber so lange, bis der im ersten Absatz des Artikel 30 enthaltenen Vorschrift Genüge getan ist.

Artikel 32.

1. Die Eisenbahnunternehmer sind verpflichtet, mit Genehmigung Unseres Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie durchgehende Beförderung für Reisende und Güter für die unter ihrer Verwaltung stehende Eisenbahn zwischen allen von dem Minister dafür bestimmten Stationen einzurichten, und zwar so, daß
   1. für die Beförderung von Personen und deren Gepäck zwischen diesen Stationen direkte Fahrkarten erhältlich sind;
   2. Güter mit direkten Frachtbriefen und, soweit möglich, mit direktem Wagenübergang versandt werden können.

2. In Gemeinden mit zwei oder mehreren Stationen, die untereinander durch Gleise verbunden sind, sind die Unternehmer, sofern nicht eine andere Regelung mit Genehmigung Unseres Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie stattfindet, verpflichtet, Reisende mit direkten Fahrkarten und ihr Gepäck zeitig vor Abgang des Anschlußzuges, und die Durchgangsgüter binnen der in den allgemeinen oder besonderen Reglements festgesetzten Fristen, von der ihnen unterstellten Station nach der der anderen Unternehmungen zu überführen.

3. Sie sind verpflichtet, Fahrzeuge, Wagen, Tender und Lokomotiven anderer Unternehmungen, mit denen Reisende und Güter im Durchgangsverkehr angebracht werden, auf ihren Stationen und den Verbindungsgleisen zuzulassen.

4. Die Gebühren für die Überführung von Reisenden und Gütern werden nach Anhörung der Unternehmer von Unserm Minister für Wasserbau, Handel und Industrie festgesetzt.

5. Soweit und solange als keine Tarife für den durchgehenden Verkehr von Reisenden und Gütern veröffentlicht sind, werden die Beförderungsgebühren durch Zusammenstellung der Binnen- oder direkten Tarife der Bahnstrecken der verschiedenen Unternehmungen, auf denen die Beförderung stattfindet, berechnet.

6. Hat die Verhandlung zwischen den Eisenbahnunternehmern über die in diesem Artikel angeordnete Regelung nicht innerhalb der durch Unsern Minister für Wasserbau, Handel und Industrie vorgeschriebenen Zeit zu einer Einigung geführt, so findet die Regelung nach Anhörung der Unternehmer durch den Minister statt.

Digitized by Google

7. Änderungen der in diesem Artikel vorgeschriebenen Regelung können auch nach Genehmigung der letzteren nötigenfalls durch Unsern Minister für Wasserbau, Handel und Industrie nach Anhörung der Unternehmer angeordnet werden.

(Schluß folgt.)

Frankreich. Verordnung des Präsidenten der Republik vom 25. Februar 1903, betr. den Ausschuß für den technischen Eisenbahnbetrieb.[1])

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 62 vom 4. März 1903, S. 1366.)

Artikel 7 der Verordnung vom 9. Januar 1900 wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

Zum Studium der laufenden Angelegenheiten werden fünf Unterausschüsse gebildet, die alle Entscheidungen des Ausschusses vorzubereiten haben, und zwar für folgende Fragen:

1. für allgemeine Anordnungen, Signalwesen, Bahnhofseinrichtungen, Straßenkreuzungen usw.,
2. für Oberbau und Betriebsmittel,
3. für Zugdienst und Fahrplan,
4. für Unfälle,
5. für Erfindungen.

Jeder Unterausschuß besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern, eingerechnet einen Vorsitzenden und einen Schriftführer.

Staatsingenieure können ihnen mit beratender Stimme beigegeben werden.

Die Aufsichtsdirektoren und der Oberingenieur der Staatsbahnaufsicht können in Angelegenheiten ihrer Zuständigkeit jederzeit an den Beratungen mit beratender Stimme teilnehmen.

Zum Studium besonderer Angelegenheiten können Sonderausschüsse bestellt werden, in die jede Person nach Maßgabe ihrer Sachkenntnis berufen werden kann.

Der stellvertretende Präsident und der Direktor der Eisenbahnen gehören von Rechts wegen allen Ausschüssen an. Die übrigen Mitglieder werden je auf ein Jahr vom Minister ernannt.

Die Ausschüsse werden vom Vorsitzenden nach Bedarf einberufen.

Der Minister kann sich unmittelbar an die Unter- und Sonderausschüsse wenden und auf ihr Gutachten hin Entscheidung treffen.

Gesetz vom 29. April 1902, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer vollspurigen Nebenbahn im Département du Nord von Don nach Fromelles.

(Veröffentlicht in den Annales des Ponts et Chaussées, Jahrg. 73, Heft 1, Seite 11.)

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1900 S. 852.

Digitized by Google

Rußland. Kaiserlicher Erlaß vom 11./23. Dezember 1902, betr. Verlängerung des Bestehens der vorläufigen Organisation des Ministeriums der Verkehrswege.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrswege vom 8./20. Februar 1903.

Die Wirksamkeit der durch Kaiserl. Erlaß vom 3./15. Mai 1899 genehmigten vorläufigen Organisation des Ministeriums der Verkehrswege (vgl. Archiv 1900 S. 855 ff.) wird bis zum 1. Januar 1905 verlängert.

Verordnung vom 14. (26.) Januar 1903, betr. den Oberbau der russischen Eisenbahnen.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom 15./27. Februar 1903.)

Die Hauptbahnen werden nach ihrer Bedeutung in 4 Klassen geteilt, für welche je besondere Formen des Oberbaus vorgesehen sind. Die für die einzelnen Klassen vorgeschriebenen Schienengewichte, Schwellenzahl usw. gehen aus nachstehender Übersicht hervor:

Schienenform	Gewicht der Schiene auf 1 km Länge kg	Größter zulässiger Achsdruck t	Zahl der Schwellen auf 1 km Gleis: 1 386	1 492	1 600	1 706
			Größte Fahrgeschwindigkeit (km in der Stunde)			
I	43,6	14	64	75	91	106
		15	64	75	91	106
		16	64	75	91	100
II	38,2	14	64	75	91	100
		15	64	75	91	94
III	32,6	12,5	64	75	91	92
		14	64	75	82	—
		15	—	64	77	—
		16	—	—	60	—
IV	30,2	12,5	64	75	78	—
		14	—	—	57	—
		14,25	—	—	—	57

Bei den Schienenformen I, II und III sollen auf allen Schwellen Unterlagsplatten zur Anwendung kommen. Die Schwellen sollen 2,67 m lang und an der Auflagerfläche 22 cm breit sein. Die neuen Vorschriften, denen Abbildungen der Schienen und Befestigungsmittel beigegeben sind, sollen bei Neubauten und Gleisumbauten im Zusammenhang alsbald zur Anwendung kommen.

Digitized by Google

Serbien. Erlaß des Ministers des Innern betr. die Einfuhr und Aufbewahrung von Calciumcarbid und anderen Carbiden.

(Veröffentlicht im Amtsblatt Srpske Novine vom 1. Februar 1903, No. 24)

Um der Explosionsgefahr beim Transport von Calciumcarbid zu begegnen, gibt der Erlaß Vorschriften über die Art der Verpackung des Carbids und über die Beschaffenheit der für Carbid zulässigen Aufbewahrungsräume; er schreibt vor, daß es für jede Einfuhr der obrigkeitlichen Erlaubnis und eines Nachweises über die chemische Beschaffenheit des Carbids bedarf und enthält Strafbestimmungen für Fälle der Zuwiderhandlung.

Vereinigte Staaten von Amerika. Bundesgesetz vom Februar 1903, betr. die Abänderung des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887.

Der wesentliche Inhalt der Gesetzesnovelle ist dieser:

Art. 1. Jede Handlung oder Unterlassung einer dem Bundesverkehrsgesetz unterstehenden Transportgesellschaft (corporation common carrier) ist ebenso zu behandeln wie die Handlungen oder Unterlassungen der in ihrem Dienst befindlichen Einzelpersonen; die Strafen sind der Gesellschaft aufzuerlegen.

Die Weigerung, die Frachttarife zu veröffentlichen, und die Abweichung von den veröffentlichten Tarifen wird mit einer Geldstrafe von 1000 bis 20 000 Doll. bestraft, ebenso die Annahme eines ermäßigten Tarifs. Auf Gefängnisstrafe ist nicht mehr zu erkennen.

Bewegt sich der Angestellte eines Transportunternehmens bei seiner strafbaren Handlung oder Unterlassung innerhalb seiner dienstlichen Zuständigkeit, so ist neben ihm die Unternehmung haftbar.

Art. 2. Zu dem Verfahren sind alle Personen, die ein Interesse an der Tariffestsetzung haben, zuzulassen.

Art. 3 regelt die Zuständigkeit der gerichtlichen Behörden.

Art. 4 enthält Übergangsbestimmungen.

Art. 5. Das Gesetz tritt mit seiner Veröffentlichung in Kraft.

* * *

Neu sind die Bestimmungen, daß die Gesellschaften für die Handlungen und Unterlassungen ihrer Angestellten haften, und daß die Geldstrafe bis auf 20 000 Doll. (früher 5000 Doll.) erhöht werden kann, während die Gefängnisstrafe in Fortfall kommt; die Befugnisse des Bundesverkehrsamts sind nicht erweitert worden.

Gleichzeitig mit diesem Gesetz (sogen. Elkins Act) sind zwei andere Gesetze erlassen worden, von denen das eine dem Generalstaatsanwalt 500 000 Doll. zuweist, um Verstöße gegen das Anti-Trust-Gesetz von 1890 verfolgen zu können, während durch das andere eine besondere Abteilung (Bureau of Corporations) bei dem neuen Handels- und Arbeitsamt eingesetzt wird mit dem Recht, über die im zwischenstaatlichen oder Außenhandel tätigen Gesellschaften (Corporations), ausgenommen Eisenbahnen, Untersuchungen anzustellen.

Digitized by Google

Bücherschau.

Besprechungen.

Seydel, F., Eisenbahndirektions-Präsident. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874. Mit Benutzung der Akten des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für den praktischen Gebrauch erläutert. Dritte neubearbeitete Auflage. Berlin 1903, Carl Heymanns Verlag.

Der Seydelsche Kommentar zum Enteignungsgesetz erfreut sich wegen der Kürze, Klarheit und Übersichtlichkeit seiner die Sache erschöpfenden Darstellung bei allen mit dem Enteignungsrechte befaßten Behörden großer Verbreitung. Diese Vorzüge machten ihn so recht zu einem Handbuche, wie es sein soll. Schon seit längerer Zeit wurde es beklagt, daß das im Jahre 1887 in zweiter Auflage erschienene Buch die infolge der fortgeschrittenen Entwicklung des Enteignungsrechts und der damit zusammenhängenden Rechtsgebiete notwendig gewordene Umarbeitung immer noch nicht erfahren habe. Diesem Mangel hat der Verfasser nunmehr abgeholfen.

Die neue Auflage stellt sich als eine gründliche und sorgfältige Umarbeitung des gesamten Stoffes dar. Die zahlreichen neueren Gesetze, Erkenntnisse des Reichsgerichts und Oberverwaltungsgerichts, Verwaltungsentscheidungen und Rekursbescheide sowie die Literatur sind bis in die neueste Zeit hinein gewissenhaft berücksichtigt. Für die Leser des Archivs ist es von Wert, daß die hier abgedruckten Entscheidungen auch nach dem Archiv angezogen werden, sodaß sie mit Leichtigkeit nachgeschlagen werden können.

Die Darstellung ist streng sachlich gehalten. Da jedes überflüssige Beiwerk vermieden ist und immer nur das Wesentliche gegeben wird, eignet sich das Buch hervorragend für den praktischen Gebrauch und wird in der Regel jeden gewünschten Aufschluß über das geltende Recht gewähren. Besondere Anerkennung verdient die Tatsache, daß über die

Digitized by Google

im Verwaltungswege erreichbare Beschleunigung des Verfahrens auf Seite 8—11 beherzigenswerte Ausführungen gemacht werden und daß die in derselben Richtung ergangenen Anweisungen der Ressortminister bei den einzelnen Paragraphen in zweckmäßiger Weise berücksichtigt sind.

Nur wenige Bemerkungen über einzelne Ausführungen des Buches sollen — etwa zur Erwägung für die nächste Auflage — hier angeschlossen werden.

Auf Seite 31 ist bei der Auslegung des § 6 des Straßen- und Baufluchtengesetzes über die Kollisionen von Staatshoheitsrechten mit Fluchtlinienplänen der Erlaß vom 17. Juli 1891 angezogen. Dieser betrifft indessen lediglich fiskalische Rechte und nicht Staatshoheitsrechte. Zur Vermeidung von Mißverständnissen möchte es sich empfehlen, dies zu sagen.

Seite 65 und 179 wird betont, daß der Antrag des Eigentümers auf Übernahme des Restgrundstücks gemäß § 9 nur im Verfahren zur Feststellung der Entscheidung zu stellen sei. Wie Seite 66 mit Recht ausgeführt wird, kann die Einbeziehung von Restgrundstücken schon bei der Planfeststellung stattfinden. Es ist einfacher und darum zweckmäßig, Anträgen dieser Art schon im Planfeststellungsverfahren zu entsprechen, sofern sie begründet erscheinen. Tatsächlich wird auch so verfahren.

In der Frage der Berücksichtigung der dem Restgrundstück aus dem Unternehmen erwachsenden Vorteile bei Bemessung der Minderwertsentschädigung wird (Seite 71, Anm. 1) die abweichende Entscheidung des Reichsgerichts vom 16. Mai 1890 (Archiv S. 890) ohne nähere Begründung für unzutreffend erachtet. Der Auffassung des Verfassers kann nur beigetreten werden. Zur besseren Würdigung der Entscheidungsgründe hätte indessen die Verweisung auf deren Widerlegung im Archiv von 1902 S. 730 und 731 in Frage kommen können.

Die auf Seite 83 und 86, Anm. 1, erörterte Zuständigkeit der Landespolizeibehörde in bezug auf die nach § 14 des Eisenbahngesetzes anzuordnenden Anlagen könnte mißverstanden werden, wenn die unter Hinweis auf den Erlaß vom 12. Oktober 1892 auf Seite 114 gemachten Ausführungen nicht gleichzeitig beachtet werden.

Seite 149 Anm. 1 Satz 2 bezieht sich — was nicht ersichtlich gemacht ist — nur auf die Überführung von Privatwegen im Gegensatze zu den vorher behandelten Überführungen öffentlicher Wege. In der Anm. 2 hätte zur Wiedergabe des wesentlichen Inhaltes des Erlasses vom 15. Dezember 1902 wohl noch der Grundsatz angeführt werden können, daß es dem öffentlichen Rechte entspricht, für dauernde Bedürfnisse auch dauernde Rechtsverhältnisse zu schaffen.

Digitized by Google

Bei der Erörterung der auch vom Verfasser für zutreffend erachteten Auffassung, daß die Rechtswirkungen der Enteignung im Falle der Einigung der Beteiligten (§ 46) erst nach Hinterlegung der vereinbarten Entschädigungssumme eintreten, ist der Zweifel berechtigt, ob ihm die Widerlegung der Entscheidungsgründe des Kammergerichts gelungen sei (Seite 231). Die Berufung des letzteren auf die §§ 44, 48, 32, 36 und 37 des Gesetzes dürfte doch nicht ohne weiteres für ungerechtfertigt zu erachten sein. § 32 spricht ausdrücklich von der „Hinterlegung der vereinbarten (§§ 16, 26) Entschädigungssumme“ und § 48 macht jene Hinterlegung auch in diesen Fällen aus inneren Gründen zur Notwendigkeit. Wenn nun auch diese Paragraphen zwar von der „Vollziehung der Enteignung“ und von den „enteigneten Grundstücken“ handeln, so macht diese unzweifelhaft vorhandene Unstimmigkeit der Gesetzesworte, die augenscheinlich infolge ihrer vielfachen Umarbeitungen bei den Gesetzesberatungen entstanden ist, ihre Beziehung auf die Fälle der Vereinbarung der Beteiligten noch nicht unmöglich, zumal gerade aus den zuerst angezogenen Gesetzesworten auf diejenige — nur nicht genügend scharf zum Ausdruck gekommene — Absicht des Gesetzgebers geschlossen werden kann, welche nach den allgemeinen Ausführungen des Verfassers auf Seite 232 allein der Sache gerecht wird.

Diese vereinzelten Ausstellungen verschwinden indessen gegenüber dem praktischen Werte des Buches.

Der Seydelsche Kommentar wird bei den mit Enteignungen befaßten Behörden und Unternehmern bald wieder ein unentbehrliches Hülfsbuch werden. Alle Streckendezernenten sollten ihn auf ihrem Arbeitstische haben. Seine Beschaffung kann nur dringend angeraten werden. —*g.*

Buchenberger, Dr. A., Großherzogl. badischer Finanzminister. Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden in den Jahren 1850—1900. Zugleich ein Beitrag zur deutschen Finanzpolitik. Heidelberg, 1902. 7 *M*.

Das Jubiläum der fünfzigjährigen Regierung seines Großherzogs hat dem badischen Finanzminister den Anlaß gegeben, in einem verhältnismäßig kurzen Abriß die Entwicklung der badischen Finanzen während jener Regierungszeit in ihren Haupterscheinungen darzustellen und die jetzt zur Erörterung stehenden Reformfragen kurz zu behandeln: er erledigt seine Aufgabe in derselben klaren und strengsachlichen Weise, die auch aus seinen sonstigen wissenschaftlichen Arbeiten bekannt ist und in der nicht häufigen Vereinigung praktischen Beamtentums und durchgebildeter Wissenschaftlichkeit ihren Grund hat.

Digitized by Google

Aus dem Gesamtbild haben für den Archivleser namentlich die Teile Interesse, die das Verkehrswesen behandeln; umsomehr, als gerade die Eisenbahnen finanziell eigenartig in Baden behandelt sind. Obwohl nämlich von Anfang an das Großherzogtum Bau und Betrieb der Eisenbahnen selbst in die Hand genommen hat und von diesem Grundsatz in letzter Zeit nur für Kleinbahnen abgewichen ist, steht das Staatsbahnnetz doch finanziell selbständig neben den allgemeinen Staatsfinanzen; seine Betriebsüberschüsse dienen ausschließlich zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld sowie zur Bestreitung von Neuanschaffungen und Neubauten — eine Maßregel, die sich nach Buchenberger als „überwiegend vorteilhaft" erwiesen hat. Die Eisenbahnschuldentilgungskasse, die zu diesem Zwecke durch Gesetz vom 10. September 1842 gebildet worden ist, wird außerdem durch die Ueberschüsse der Post- und Telegraphenverwaltung und der Bodensee-Dampfschiffahrt gespeist; wiederholt sind ihr auch in den letzten beiden Jahrzehnten aus den allgemeinen Finanzmitteln des Staats Beträge zugeflossen, um die planmäßige Tilgung — im Durchschnitt der Jahre 1882/1901 mit 1,87 % — aufrecht zu erhalten. Diese Politik hat zur Folge gehabt, daß Ende 1900 das Bahnanlagekapital sich auf 544 200 000 ℳ, die Eisenbahnschuld aber nur auf 355 700 000 ℳ belaufen hat; gegenüber dieser letzten Summe bedeutet der Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1900 eine Verzinsung von 5,68 %; diese Rente hat zuzüglich der von der Post- und Telegraphenverwaltung geleisteten 500 000 ℳ gerade hingereicht, die Verwaltungskosten der Kasse, sowie die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld zu bestreiten; Buchenberger wirft daher die Frage auf, ob auch in Zukunft die Dotierung der Eisenbahnschuldentilgungskasse aus allgemeinen Staatsmitteln zur Durchführung der planmäßigen Tilgung beizubehalten sei. Dies bejaht er zwar; andererseits setzt er aber unter kurzer Erörterung des ganzen Problems der Verkehrssteuern auseinander, wie bedauerlich „antisozial" eine solche Finanzpolitik sei, und warnt deshalb davor, durch überstürzte Maßnahmen der Eisenbahntarifpolitik die Notwendigkeit einer solchen Dotierung zu verschärfen.

Auch für den Eisenbahnfachmann ist es aber von hohem Wert, diese tatsächlichen Angaben und gutachtlichen Erörterungen im Rahmen des gesamten Finanzbildes vor sich zu haben; darum sei auch an dieser Stelle nachdrücklich auf die Schrift hingewiesen.

K. Wiedenfeld.

Digitized by Google

Beyersdorf, Oskar, Referendar. Die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte. Inauguraldissertation zur Erlangung der juristischen Doktorwürde. Berlin 1903.

Der Verfasser erörtert zunächst den Inhalt und die rechtliche Natur des Personenbeförderungsvertrages und geht dann auf das eigentliche Thema ein. Er beleuchtet die Bedeutung des Fahrtausweises in seinen verschiedenen Formen und bei den verschiedenen Stadien der Beförderung und untersucht dann auf Grund der gewonnenen Resultate die verschiedenen Theorien über die rechtliche Natur der Fahrkarte. Er kommt zu dem Ergebnis, daß die Fahrkarte weder ein Inhaberpapier, noch eine Inhabermarke, noch ein Legitimationspapier, noch eine Quittung ist, sondern eine besondere Urkunde — Legitimationszeichen —, die nur zur Erleichterung der Kontrolle über die außerhalb der Begebung der Urkunde (durch den Vertrag) entstandenen Rechte dient, nicht aber dem Reisenden die Berechtigung nimmt, den Beweis des Vertragsabschlusses durch andere Beweismittel zu führen.

Der Verfasser schließt sich damit der von Gareis in Buschs Archiv Bd. 34 (1876) aufgestellten Theorie an.

Wenn auch die Dissertation keine wesentlich neuen Gesichtspunkte und Ergebnisse enthält, so sind doch der Fleiß und das gute Verständnis zu loben, mit welchen der Verfasser die schwierige Materie behandelt hat. Er zeigt eine erfreuliche Kenntnis der einschlägigen Literatur, der Eisenbahnverkehrsordnung und der praktischen Anwendung ihrer Bestimmungen im Reiseverkehr. *r. R.*

Zehme, E. C. Handbuch der elektrischen Eisenbahnen. In vier Bänden. Wiesbaden 1903. C. W. Kreidel.

Der erste Band dieses groß angelegten Werkes behandelt in sehr ausführlicher Weise die Betriebsmittel der elektrischen Bahnen. In den folgenden Bänden sollen Linienführung, Oberbau, Stromzuführung, Signal- und Sicherheitseinrichtungen, Stromerzeugungsanlagen, Bahnhöfe, Wagen- und Lokomotivschuppen, Werkstätten, Anlage, Unterhaltung und Wirtschaftsführung besprochen werden.

Für die Darstellung ist die in der Eisenbahntechnik der Gegenwart gewählte Form beibehalten.

Auf geschichtliche Entwicklung ist demgemäß so gut wie gar nicht eingegangen; auch sind die theoretischen Erörterungen sehr knapp gefaßt. Dagegen werden die bestehenden Einrichtungen und die praktischen

Digitized by Google

Gesichtspunkte, die für die Beurteilung aller bei den Betriebsmitteln wichtigen Punkte in Frage kommen, eingehend und mit großer Sachkenntnis abgehandelt, wobei es an einer übrigens durchweg maßvollen Kritik nicht fehlt.

Der theoretische Teil hätte vielleicht etwas ausführlicher sein können. Wenn er auch über manche Punkte Aufschluß gibt, so reicht er doch zu einer eigentlichen Berechnung nicht aus. Freilich ist kein Mangel an Schriften, die hier aushelfen können. Im Gegenteil! Das Werk, dessen Ausstattung nichts zu wünschen übrig läßt, dürfte, wenn die folgenden Bände an Wert dem ersten gleichen, ein unentbehrlicher Bestandteil der Bücherei jedes Fachmannes werden, der mit elektrischen Bahnen zu tun hat. *W.*

Reichel, W., Dr. ing., Oberingenieur der Siemens & Halske A.-G. Die Verwendung des Drehstroms, insbesondere des hochgespannten Drehstroms, für den Betrieb elektrischer Bahnen. Betrachtungen und Versuche. München und Berlin 1903. R. Oldenbourg.

Die Betrachtungen des Verfassers über das Verwendungsgebiet des Drehstroms im Bahnbetrieb führen zu dem Ergebnis, daß diese Form der Übertragung elektrischer Arbeit eigentlich nur für Fernbahnen, die mit großer Geschwindigkeit befahren werden, in Frage kommen kann.

Auf die neuesten Bestrebungen, die Arbeitsleitung mit einphasigem Wechselstrom von hoher Spannung zu betreiben und zum Antrieb der Züge sogenannte Repulsionsmotoren zu verwenden, geht die Schrift nicht näher ein.

Allerdings muß zugegeben werden, daß jenes System erst in allerletzter Zeit, hauptsächlich durch die Arbeiten der Union Elektrizitätsgesellschaft in Berlin, die wohl zum überwiegenden Teil von dem dort tätigen Oberingenieur Dr. Eichberg herrühren, ernsthaft erörterbar geworden ist. Inwieweit das System tatsächlich den nach dem Ergebnis der Vorversuche erklärlichen sehr hohen Erwartungen entsprechen wird, dürfte bald einigermaßen klargestellt sein, da es auf der Strecke Johannisthal—Spindlersfeld noch im Laufe des Sommers versucht werden wird.

Außer den vorerwähnten Betrachtungen über den Drehstrombetrieb bei Bahnen enthält die Schrift noch eine Menge anderer sehr lesenswerter und lehrreicher Dinge, wie Berechnung von Gleichstrom- und Drehstrommotoren für bestimmte Verhältnisse, Erörterungen und Berechnungen über die Arbeitsleitungen und Stromabnehmer und dgl. mehr, ferner

Digitized by Google

kurze Beschreibungen und eingehende rechnerische Untersuchungen über ausgeführte Drehstrombahnen (Lecco—Colico—Sondrio (Chiavenna), Burgdorf—Thun). Auch wird die in den letzten Jahren vielfach besprochene Frage einer Schnellbahn Berlin—Hamburg kurz berührt.

Die Schrift zeigt, daß ihr Verfasser mit den darin behandelten Fragen theoretisch und praktisch vollkommen vertraut ist. Angenehm berührt das Bestreben nach objektiver Darstellung, das überall zutage tritt und das einen erfreulichen Gegensatz zu den einseitigen und durchaus nicht immer durch ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen gestützten Urteilen bildet, die sich in neueren Schriften über diesen Gegenstand vielfach breit machen. *W.*

Schimpff, Gustav. Die Straßenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Mit 224 Textabbildungen und 2 Tafeln. Berlin. Julius Springer, 1903. 6 *M*.

Die Schrift stellt den erweiterten Sonderabdruck einer Reihe von Aufsätzen dar, die zuerst in der Zeitschrift für Kleinbahnen, Jahrg. 1902, veröffentlicht worden sind. Sie verdankt ihre Entstehung den Eindrücken, die der Verfasser im Jahre 1900 bei einer Studienreise an Ort und Stelle gewonnen hat, ist aber durch rege Benutzung der amerikanischen Fachzeitschriften dem neuesten Stande des Straßenbahnwesens angepaßt worden. Ein zweiter Band soll die Überlandbahnen und die Stadtbahnen demnächst behandeln, sodaß dann das gesamte Kleinbahnwesen der Vereinigten Staaten in seinen technischen Verhältnissen dargestellt sein wird.

In dem vorliegenden ersten Bande ist es dem Verfasser gelungen, das Straßenbahnwesen Nordamerikas in seinen Grundlagen wie auch in seiner eigenartigen Ausgestaltung zur anschaulichen Schilderung zu bringen. In der Einleitung gibt er einige allgemeine Ausführungen über die Anlage amerikanischer Städte und die sich daraus ergebende Verkehrsgestaltung; daran schließen sich Erörterungen über die Linienführung, den Oberbau, die Betriebssysteme, die Betriebsmittel, die Erzeugung und Verteilung der elektrischen Kraft, die Betriebsanlagen, endlich über Betrieb und Verwaltung. Die Aufzählung läßt erkennen, daß in der Tat alle Seiten der Straßenbahntechnik, der Bau- und der Betriebstechnik, berücksichtigt worden sind. Das Buch kann daher empfohlen werden.

Digitized by Google

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Band III.

Aus meiner Besprechung auf S. 470 des vorliegenden Jahrganges haben, wie mir mitgeteilt wird, einige Einzelheiten zu Mißverständnissen geführt; ich nehme daher gern Anlaß, ergänzend und berichtigend noch folgendes zu bemerken:

Wenn ich die auf S. 269 des genannten Werkes enthaltene Bemerkung: „Durch Wege-, Zustimmungssignale wird dem das Einfahrtsignal bedienenden Wärter die Erlaubnis zur Herstellung des Signales „Freie Fahrt“ erteilt“ der auf S. 333 stehenden Bemerkung gegenübergestellt habe: „Die früher übliche Benutzung von Mastsignalen, um den Befehl zur „Fahrt“-Stellung anderer Mastsignale zu erteilen, ist zur Zeit wohl allgemein verworfen“, so war ich dabei von der Voraussetzung ausgegangen, daß Erlaubnis zur Herstellung des Signales „Freie Fahrt“ dasselbe bedeute, wie Befehl zur Fahrtstellung. Faßt man dagegen Erlaubnis in einem anderen Sinne als Befehl, so bezieht sich die erstgenannte Bemerkung auf den Fall, wo der Wärter den auf irgend eine Weise erhaltenen Befehl zum Ziehen des Einfahrtsignales erst dann ausführen darf, wenn das von einem Nachbarwärter bediente Wege- oder Zustimmungssignal auf Fahrt gezogen ist; bei dieser Auffassung stehen die angeführten beiden Sätze nicht mit einander im Widerspruch.

Zu S. 451. Bei der Bemerkung, daß sich ein Vergleich der Sandgleise mit Gleisbremsen und Hemmschuhen nicht vornehmen lasse, war ich davon ausgegangen, daß zur Zeit Sandgleise lediglich zum Aufhalten unbeabsichtigter Zug- oder Wagenbewegungen benutzt werden. Will man indes mehr grundsätzlich die Hülfsmittel zum Festhalten der Wagen mit einander vergleichen, so ist die auf S. 451/452 gegebene Bemerkung, Sandgleise und Bremsketten könnten sich mit den Gleisbremsen und Hemmschuhen nicht messen, wohl berechtigt.

Die Bemängelung der auf S. 466 enthaltenen Bemerkung: „In Krümmungen ist die Spur angemessen zu erweitern“, sollte nicht den Wert dieser den amtlichen Vorschriften entnommenen Ausdrucksweise herabsetzen, vielmehr sollte dadurch nur der Wunsch ausgesprochen werden, daß einige Angaben über die gebräuchlichen Spurerweiterungen gegeben werden möchten.

Zu S. 497. Die Umwandlung des Gasbetriebes in Maastricht ist noch nicht erfolgt, dagegen wird die Gasbahn in Dessau seit dem 25. März 1901 elektrisch betrieben. Da das besprochene Werk damals bereits im Druck war, so konnte diese Änderung nicht mehr berücksichtigt werden.

Oder.

Digitized by Google

Sympher, Geh. Baurat. Karte des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen im Jahre 1900. Nach den Ergebnissen der Statistik des Deutschen Reichs, nach Handelskammerberichten und anderweiten Quellen auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zusammengestellt. 4 farbige Blätter nebst Erläuterungen. Berlin 1902. 6 ℳ.

Die trockenen Zahlen der Verkehrsstatistik sind hier zu Anschauungsmaterial geworden: farbige Bänder wechselnder Stärke begleiten die Wasserläufe, die für die Binnenschiffahrt in Deutschland geeignet sind, und sollen den Verkehrsumfang auf den einzelnen Strecken dem Auge unmittelbar veranschaulichen; der Verkehr der wichtigsten Binnenhäfen ist außerdem durch farbige Kreise, die sich um den dem einzelnen Hafen geographisch angewiesenen Platz herumlegen, noch besonders gekennzeichnet. Es ist also das Verfahren, wie es mehrfach in ausländischen Statistiken, insbesondere im französischen Album statistique zur Verdeutlichung der Zahlenreihen angewendet wird. Leider ist aber der Wert der deutschen Arbeit nicht unerheblich dadurch beeinträchtigt, daß die Breite der Verkehrsbänder nicht genau proportional dem Verkehr selbst zunimmt, daß sie vielmehr hinter diesem zurückbleibt. Während also das Auge etwa an einer Stelle den farbigen Streifen sich verdoppeln sieht, hat der Verkehr hier sich mehr als verdoppelt; die Symmetrie zwischen Anschauung und Verkehr ist gestört. Mir will scheinen, daß dieser Nachteil schwerer wiegt, als der gefürchtete Schaden, daß das Gesamtbild durch allzu große Breite der Streifen undeutlich werden könne — damit wird die gewählte Anordnung begründet.

In den Erläuterungen, die der Karte beigegeben sind, werden außer den Zahlen des Jahres 1900 einige geschichtliche Rückblicke gegeben, die die Steigerung des Wasserstraßenverkehrs seit 1875 erkennen lassen. Während das Netz der schiffbaren Wasserläufe unverändert 10 000 km beträgt, ist der Güterverkehr zwischen 1875 und 1900 von 2,9 auf 11,5 Milliarden Tonnenkilometer gewachsen; dem gegenüber ist der Verkehr auf den deutschen Eisenbahnen in derselben Zeit von 10,9 auf 36,2 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen. Auf 1 km Länge berechnet, ergibt sich bei den Wasserstraßen eine Steigerung von 290 000 auf 1 150 000 tkm, bei den Eisenbahnen von 410 000 auf 740 000 tkm.

Digitized by Google

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Benischke, Dr. G. Die Grundgesetze der Wechselstromtechnik. Braunschweig 1903. 3,60 *M*.

Kübler, Wilhelm. Der Drehstrommotor als Eisenbahnmotor. Leipzig 1903. 6,60 *M*.

Leider, O. und **Rosenberg, Dr. H.** Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs. Wien 1903.

v. Loehr, A. Die Organisation des Rechnungsdienstes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1903.

Lochte, D. Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Berlin 1903. 2 *M*.

Schelcher, Dr. W. Das Enteignungsgesetz für das Königreich Sachsen vom 24. Juni 1902. Leipzig 1903. 8,40 *M*.

Verhandlungsbericht der zweiten Generalversammlung des Komitees der internationalen Vereinigung für gesetzlichen Arbeiterschutz. Jena 1903.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

1902. Teil 1. Heft 3.

Sur les raccordements à courbure progressive pour voies ferrées, emploi de la clothoïde et tables numériques. — Raccordements des courbes avec les alignements droits. — Chemins de fer de l'Europe, situation au 1er janvier 1902. — Ouvertures en 1901.

Bauingenieur-Zeitung. Berlin.

Jahrg. 3. Heft 12. Vom 22. März 1903.

Kommunale Straßenbahnen in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht.

Bayerische Verkehrshefte für Fortbildung im Verkehrsdienste. München.

1903. Heft 50 und 51.

Die wesentlichen gesetzlichen und verordnungsmäßigen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen. — Die Lokomotiven.

1903. Heft 52.

Die Lokomotiven

Digitized by Google

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer. Bruxelles.

Band 17. Heft 3. März 1903.

Prolongation de la vie des traverses en bois. — La résistance des trains. — Modifications du service et du prolongement de la ligne du Métropolitain électrique de Berlin. — La traction électrique sur les chemins de fer à voie normale. — Les attelages automatiques pour véhicules de chemins de fer. — Les formalités en douane et le service des chemins de fer. — La lampe à filament d'osmium et son rôle dans l'éclairage électrique des trains.

Band 17. Heft 4. April 1903.

L'adoption de la traction électrique sur les chemins de fer de l'État suédois. — La résistance des trains (suite et fin). — Résistance des trains. — Les trains les plus rapides des États-Unis. — La vitesse des trains américains. — Les nouveaux trains rapides entre New-York et Chicago. — Les chemins de fer et les tramways à vapeur à Java, Madoura et Sumatra.

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.

No. 9—16. Vom 26. Februar bis 16. April 1903.

(No. 10:) Vereinfachungen im Güterabfertigungsverfahren. — (No. 11:) Alte und neue Verbandsaufgaben. — (No. 13:) Vereinfachung des Abrechnungswesens im Personenverkehr.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Band 318. Heft 9. Vom 28. Februar 1903.

Kupplungen für Eisenbahnfahrzeuge. — (u. No. 11:) Moderne Lade- und Transporteinrichtungen für Kohle, Erze und Koks. — (u. No. 11:) Die Kraftstation II der Großen Leipziger Straßenbahn.

Heft 11 und 13. Vom 14. und 28. März 1903.

Schnellbetrieb auf den Eisenbahnen der Gegenwart.

The Economist. London.

Heft 3107. Vom 14. März 1903.

English and American Railway methods.

Heft 3110. Vom 4. April 1903.

The yield on home Railway ordinary stocks.

L'Economiste Français. Paris.

Band 31. Heft 11. Vom 14. März 1903.

L'état industriel et transporteur: chemins de fer, postes, téléphones.

Heft 12. Vom 21. März 1903.

Le crédit public et le rachat des chemins de fer. — Les chemins de fer en Afrique.

Band 1. Heft 13. Vom 28. März 1903.

Les chemins de fer en Afrique (suite).

Digitized by Google

Band 1. Heft 15. Vom 11. April 1903.

Le projet de rachat des réseaux des compagnies de l'Ouest et du Midi.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band XIX. Heft 3.

Grundzüge des neuen sächsischen Enteignungsgesetzes vom 24. Juni 1902. — Die Verantwortlichkeit für den Schaden aus der verspäteten oder unterbliebenen Zustellung des von der Eisenbahn der Post übergebenen Avises. — Der Frachtvertrag der Eisenbahnverkehrsordnung als Vertrag zugunsten Dritter. — Noch einmal die Gepäckträger der Eisenbahn. — Beiträge zur Erläuterung des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892.

Железнодорожное дѣло (Das Eisenbahnwesen). St. Petersburg. (In russischer Sprache).

1903. No. 4—12.

(No. 4:) Schienenweg zur Verbindung Sibiriens mit Alaska und der alten mit der neuen Welt. — Unfälle auf französischen und russischen Eisenbahnen. — (No. 5 u. 6:) Über die Einteilung der russischen Staatsbahnen in Gruppen. — Über Prüfung und Abnahme von Schienen (Schluß von No. 2 u. 3). — (No. 7 u. 8:) Das Tarifwesen auf den österreichisch-ungarischen Staats- und Privatbahnen. — (No. 9:) Über Stoßfangschienen und ununterbrochene Schienen. — (No. 11 u. 12:) Über die Stockungen im Getreideverkehr auf den russischen Eisenbahnen.

Engineering. London.

No. 1938—1945. Vom 26. Februar bis 10. April 1903.

(No. 1138:) New-Zealand Railways. — The British electric car company. — Bogie third-class carriage for the South-Eastern and Chatham Railway. — (No. 1939:) The Paris exhibition of automobiles. — Overhead electric jenny. — Locomotives on the London, Brighton and South Coast Railway. — Midland three-cylinder compound. — (No. 1941:) Bogie third-class carriages for the South-Eastern and Chatham Railway. — (u. 1942:) Urban and interurban locomotion in America. — (No. 1942:) Six-coupled locomotive for fast goods traffic, Great Central Railway. — (No. 1943:) The subway of New-York. — The Schuckert surface contact Tramway system. — Acceleration and velocity curves obtained with the New-Midland compound express engines. — Locomotives for the Mediterranean Railway. — (No. 1945:) Rapid transit in New-York. — American locomotive practice. — Railway accidents.

Engineering News. New-York.

No. 3—12. Vom 15. Januar bis 19. März 1903.

(No. 3;) The Rutland-Canadian Railway and its structures. — The organization for construction of the Pennsylvania Railroad extension in New-York City. — The resistance to traction of small mine cars. — (No. 4:) The ventilation of tunnel Railway lines operated by electric traction. — (No. 5:) Terminal station and freight handling system for interurban electric Railways at Cincinnati. — The real estate records of a great

Digitized by Google

Railway system. — Work train records on the Rio Grande, Sierra Madre and Pacific Railway. — Thoughts suggested by the automobile exhibition. — (No. 6:) Some lessons of recent collisions. — (No. 7:) The Central Railway of Nicaragua. — (u. 9:) The New-York rapid transit Railway. — (No. 8:) Electricity on the locomotive for trunk line Railway service. — An official recommendation of automatic stops in connection with block signals. — The coroner's verdict on the Westfield collision. — (No. 9:) Rail sections for street Railways. — Large capacity gondola cars, Chicago—Alton. — The New-York barge canal and the federal deep waterway. — (No. 10:) Some notes respecting the legal status of electric interurban Railways. — A remarkable Railway accident. — (No. 11:) A Railway trestle with bents of reinforced concrete. — (No. 12:) Committee report at the convention of the American Railway, Engineering and Maintenance-of-Way association. — Block signaling for fast trains. — The electromagnetic track brake. — A water arch for locomotive fireboxes; Montana Central Railway.

Le Génie Civil. Paris.

Band 42. Heft 15. Vom 7. Februar 1903.

Le chemin de fer métropolitain de Vienne.

Heft 16. Vom 14. Februar 1903.

Les charges et les vitesses les plus favorables des trains de marchandises.

Heft 17. Vom 21. Februar 1903.

La voiture automobile en 1902.

Heft 20. Vom 14. März 1903.

Locomotive type Atlantic des chemins de fer de l'État badois.

Heft 21. Vom 21. März 1903.

Machine à raboter les traverses de chemins de fer, système Cochet frères.

Heft 22. Vom 28. März 1903.

Le métropolitain de Paris; construction de la Circulaire Nord.

Heft 23. Vom 4. April 1903.

Le métropolitain de Paris; construction de la Circulaire Sud-Viaduc sur la Seine, à Passy.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 52. Heft 616. Vom 15. Februar 1903.

Graphitschmierung der Lokomotiven. — Weitere Versuche mit dem System Voet zur Ersparung von Brennstoff. — Gefahren aus dem Besichtigenlassen der Betriebe.

Heft 617. Vom 1. März 1903.

Lokomotiven und Wagen für Schnellverkehr. — Die Feuerungsanlage der Lokomotive.

Heft 618. Vom 15. März 1903.

Die Elsner-Ventilsteuerung. — Der neue Verkehrsweg durch Rußland und Sibirien nach Ostasien.

Digitized by Google

Heft 619. Vom 1. April 1903.

Neues aus dem Gebiete elektrischen Betriebes für Vollbahnen. — Eine neue Herstellung von Eisenbahnachsen. — Schwerer Oberbau auf den preußischen Staatsbahnen.

Heft 620. Vom 15. April 1903.

Die Elsner-Ventilsteuerung (Fortsetzung). — — Präzisions-Spar-Schmier-Apparat. (Patent Walch).

Das Handelsmuseum. Wien.

Band 18. Heft 8 und 9. Vom 19. und 26. Februar 1903.

Die russische Pazifikbahn und ihr Einfluß auf den Handel Nordasiens.

Illustrirte Zeitschrift für Klein- und Straßenbahnen (früher: **Die Schmalspurbahn**). Berlin.

No. 5—8. Vom 1. März bis 16. April 1903.

(No. 4 u. 6:) Über den Stand und die Betriebsergebnisse der Kleinbahnen Deutschlands. — Elektrische Werke und Bahnen in städtischem Eigentum. — (No. 6:) Der Eigentumsvorbehalt als Sicherungsmittel in der Industrie.

Journal of the Association of Engineering Societies. Philadelphia.

Band 29. Heft 6. Dezember 1902.

Tunnel construction under water.

Band 30. Heft 6. Januar 1903.

Electric Railway bridges.

Journal of the Western Society of Engineers. Chicago.

Band 8. Heft 1. Februar 1903.

Diversity of practice in general Railway engineering on American Railways.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Wien.

Jahrgang 11. Heft 2. Februar 1902.

Die Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf mit besonderer Rücksichtnahme auf das Lokal- und Straßenbahnwesen.

Monitore delle strade ferrate. Turin.

1903. No. 7—14. Vom 14. Februar bis 4. April 1903.

(No. 7:) Ferrovia Cuneo—Nizza. — (No. 9:) Le ferrovie secondarie in Italia. — (No. 10:) Il problema ferroviario italiano. — (No. 11:) Momento attuale del problema ferroviario. — Il grande problema ferroviario. — (No. 12:) Ancora la politica ferroviaria in Prussia. — Il limite massimo di velocità nelle ferrovie. — (No. 13:) La partecipazione dei ferrovieri agli utili dell' esercizio. — La Francia e il Sempione. — Lo Stato e le ferrovie. — (No. 14:) L'esercizio ferroviario di Stato e le tariffe.

Digitized by Google

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 7—12. Vom 1. März bis 20. April 1903.

(No. 7 u. 8:) Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs. — (No. 8 u. 9:) Die Bedeutung der Kleinbahnen für den öffentlichen Verkehr. — (No. 9:) Neue Lokalbahnen in den österreichischen Bergländern. — Einführung der Eisenbahnmarke auf den preußischen Staatsbahnen.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

No. 9—15. Vom 26. Februar bis 9. April 1903.

(No. 9—12:) Die Verstaatlichungsfrage im Parlament. — (No. 12:) Die neuen Lokalbahnvorlagen. — (No. 14:) Der Bau der neuen bosnischen Bahnlinie. — (No. 15:) Zur Frage des elektrischen Betriebs auf den österreichischen Vollbahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

1903. Heft 2.

Die Überwachung mechanischer Einrichtungen mit Hülfe von Wechselschlössern. — Die theoretischen Grundzüge der Stellwerksanlagen. — Weitere Versuchsfahrten mit neueren Lokomotiven. — Die $^2/_5$ gekuppelte badische Schnellzugslokomotive. — Lichtdurchlässigkeit von roten und grünblauen Scheiben.

1903. Heft 3.

Die Eisenbahnbetriebsmittel auf der Ausstellung zu Düsseldorf. — Übergangsbogen. — Metallstopfbüchse nach amerikanischem Muster. — Bestimmung der Lichtdurchlässigkeit farbiger Glasscheiben.

Railroad Gazette. New-York.

Band 35. Heft 7. Vom 13. Februar 1903.

Power required to drive machine tools, Buffalo—Rochester—Pittsburgh shops, Du Bois. — The improved Barschall rail joint. — Chimney notes. — Handling small packages at Austerlitz station, Paris. — Return from electrified steam Railroads. — The friction draft gear problem. — British Railroad statistics. — A Japanese dining car. — New-York Central betterments since 1899. — Electric traction on an Italian main line. — Train accidents in December.

Heft 8. Vom 20. Februar 1903.

Bettendorf 40-ton gondola with steel underframe. — New roundhouse of the New-York Central. — Ventilating big bend tunnel on the Chesapeake-Ohio. — The Lincoln power station of the Boston Elevated Railway. — Observation motor car, Canadian Pacific Railway. — An early English locomotive. — A private car truck. — Center plates and side bearings. — Block signals and flagging back. — Railroad signaling in Wisconsin. — Coroner's verdict on the Westfield collision. — The present status of the waste-heat engine. — Annual report of Illinois State Railroad engineer. — Acetylene gas lighting. — The Elkins bill. — British and American locomotives. — Australasian Railroads in 1901/02.

Digitized by Google

Heft 9. Vom 27. Februar 1903.

Suburban locomotive of the Great Eastern of England. — Pratt side dumping coal car. — Purifying water for locomotives. — A few European locomotives. — Umbrella shed for train platformes. — A proposed single drive locomotive. — The Taylor-White process of treating tool steel. — Block signals on American Railroads. — The telephone on the Chicago—St. Paul—Minneapolis—Omaha. — British Railroad reform. — Train accidents in January. — The new rapid transit plan. — The Railroad to Astrachan.

Heft 10. Vom 6. März 1903.

Electric interlocking at Wilmington. — The Van Dyke tank car. — The Davenport machine works. — An improved flue expander. — The Barker mail crane. — Improved warehouse truck. — New compound engines for the Midland. — (u. 10:) The Pennsylvania improvements. — The signaling department of the Lackawanna. — Proposed trans-continental Railroad in Australia. — Railroad car braking. — The amendment of the safety appliance law. — Pooling engines. — The engineer of the 20th century. — The London-North-Western annual report. — The Pennsylvania's annual report.

Heft 11. Vom 13. März 1903.

Electric interlocking at the Lake Shore—Rock Island terminal. — Railroad shops. — Tests of the relation between cross bending and direct compressive strength in timber. — Experimental studies of the causes of brittleness of steel. — A new yard design. — Placing concrete piles by jetting. — The rail as a girder. — Hocking Valley coaling station at Columbus. — Re-rolled rails. — A new Chicago—St. Louis line. — Tie-plates and rail-joints. — The American trackbarrow. — Goodwin cars at work. — Steel rolling doors. — An eight-coupled mineral locomotive of the Great Northern of England. — The Richmond—Fredericksburg—Potomac in 1836. — Dealing with strikes. — New-Zealand Railroads. — Steel-concrete construction. — Railroad location. — Scherzer rolling lift bridges. — The Railway signaling club. — British Railways as business enterprises.

Heft 12. Vom 20. März 1903.

Railroad shops Part II. — Wear of rails on south track „Horse shoe curve", Pennsylvania Railroad. — The St. Louis terminal improvements. — The rise and decline of the white-pine traffic. — The London and North Western policy. — Experience with the per diem car service rules. — New Lackawanna car shops-tool and power equipment. — Brooklyn rapid transit plans. Colonel Yorke's report on American Railroads.

Heft 13. Vom 27. März 1903.

Improvements on the Pennsylvania Railroad. — The Panama canal treaty. Train order signals. — Heating and ventilating of Railroad shops. — The Alliance Machine Company. — Equated tonnage rating, methods of test and calculation. — An improvement in planing machines. — Do trade

Digitized by Google

unions help their members? — The Railroad Gazette and the Isthmian canal. — High capacity cars in England. — The Maintenance of Way convention. — Classification of maintenance of way expenditures. — Concrete masonry. — Exhibits at the Maintenance of Way convention. — Ballasting-Coal strike commission's awards. — Coal strike commission's comments on trade unions. — Taylor all-electric interlocking.

Heft 15. Vom 3. April 1903.

Westinghouse motors for the New-York subways. — Mikado (2–8–2) compounds for the Atchison. — Water softening plant for the Buffalo, Rochester and Pittsburg, Punxsutawney, Pa. — Railroad shops, III. — Water and rail terminals. — Low pressure power interlocking at Salisbury, England. — Drainage of English Railroads. — One consideration in dealing with strikes. — A detail English block signalling. — Criticism of the Boston and Albany. — The development of a strike. — One trade union's idea of responsibility. — The point, where a strike ends. — Large freight cars in Prussia. — Train accidents in the United States in February.

Heft 16. Vom 10. April 1903.

The electrification of the Cincinnati, Georgetown and Portsmouth. — The east Boston tunnel.

Railway Engineer. London.

Band 24. Heft 3. März 1903.

Train of 40-ton steel bogie mineral wagons. — Three-cylinder ten-wheels coupled tank engine, Great Eastern Railway. — Examples of bridge calculations. — Narrow gauge engines, Vale of Rheidol Light Ry. — English Railway statistics. — South Australian State Railways. — Fog signaling.

Heft 4. April 1903.

New royal saloons, London and North Western Railway. — 30-ton coal wagons, Great Central Railway. — Fog signalling III. — Cast iron wheels. — Permanent way for Tramways and light Railways. — The „Simplex" variable speed gear. — Hydrauling wheel drop, London and North Western Railway.

Railway News. London.

No. 2042—2049. Vom 21. Februar bis 11. April 1903.

(No. 2042 u. 2043:) Railway rates and taxes. — (No. 2042:) Royal Commission on London traffic. — London electric Railways. — Multiple-unit system of electric traction. — Imperial Tramways. — Tramways of the United Kingdom. — (No. 2043:) Train-mile versus ton-mile statistics. — Statistical uniformity. — Tramway and omnibus traffic. — London's traffic problems. — (No. 2044—2046:) Crisis in trade-unionism. — (No. 2044:) Electrification in New-York. — Electrification and efficiency. — (No. 2045 u. 2046:) Royal Commission on London locomotion. — (No. 2045:) Board of trade vindication of British Railway methods. — A model suburban Railway. — Railway construction in South Africa. — (No. 2046:) Irish

Digitized by Google

Railways and the dairy industry. — American labour dispute. — A new South-Eastern and Chatham royal train. — Indian Railways and the budget. — (No. 2047:) British Railways and their critics No. I. — Crisis in trade unionism IV. — Railway bills for 1903. — Electric traction on Railways. — Railway rates on import goods. — Royal commission on London Locomotion. — (No. 2048:) Development of Ireland's resources by transport facilities. — British Railways and their critics No. II. — South Wales and Bristol direct Railway. — London united Tramways. — City and South London Railway company's extension to Euston. — Royal commission on London locomotion. — Industrial partnership between employers and employed. — An American view of labour organisations. German railway problems. — (No. 2049:) Carriage of mail by Railway. — A revolution in railway carriage cleaning. — American Interstate Commerce Law. — Safety of the Multiple-unit control system. — Largest power interlocking plant.

Die Reform. Wien—Leipzig.

Jahrgang 4. Heft 11. 1903.

Neue Systeme zur Wasserversorgung der Lokomotiven. — Flüssiges Heizmaterial für Verkehrszwecke. — Telpherbahnen. — Die rasende Lokomotive.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

Band 26. Heft 3. März 1903.

Wagon dynamomètre de la Cie. d'Orléans. — Procédé de calcul par addition d'ordonnées. — Les distributions des locomotives compound.

Heft 4. April 1903.

Le chemin de fer métropolitain de Paris; ligne circulaire Nord par les boulevards extérieurs. — Note sur la locomotive compound à 4 cylindres, de la compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 41. Heft 7. Vom 14. Februar 1903.

Simplontunnel.

Heft 8. Vom 21. Februar 1903.

Elektrische Zugbeleuchtung.

Heft 9. Vom 28. Februar 1903.

Brückenauswechslungen der Gotthardbahn.

Heft 13. Vom 28. März 1903.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1902.

Heft 14. Vom 4. April 1903.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1902 (Schluß). — Die neue Eisenbahnbrücke bei Brugg (Aargau).

Digitized by Google

Teknisk Ugeblad (Technisches Wochenblatt). Kristiania.

1903. No. 6—14. Vom 5. Februar bis 2. April 1903.

(No. 6:) Overveielser i Sverige angående elektrisk drift af statsbanerne (fortges. in No. 7 u. 8). — (No. 14:) Ofotbanen.

Transactions of the American Institute of Electrical Engineers. New-York.

Band 20. Heft 1. Januar 1903.

Braking and traction brakes. — Some brake-tests and deductions therefrom. — Railroad-car braking.

Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt. Wien.

No. 21—42. Vom 20. Februar bis 15. April 1903.

(No. 34:) Eisenbahnverkehr im Januar 1903. — (No. 35:) Betriebsergebnisse der ungarischen und der bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen im Januar 1903.

Журналъ министерства путей сообщенія. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1903. Heft 1.

Der Kampf mit dem Schnee auf den russischen Eisenbahnen. — Geschichte der Erfindung, Entwicklung und Vervollkommnung der Lokomotive 1803—1900 (Fortsetzung aus 1902 Heft 8—10).

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

55. Jahrgang. Heft 13. Vom 27. März 1903.

Elektrische Einrichtung der Valtellina-Bahn in Oberitalien.

Heft 16. Vom 17. April 1903.

Enteignungsgesetz und Lageplan; Auszug aus dem Vortrage, gehalten am 14. Februar 1903 von Regierungsrat Sitte.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 47. Heft 8 u. 9. Vom 21. u. 28. Februar 1903.

Der Betrieb der Valtellina-Bahn mit hochgespanntem Drehstrom.

Heft 9 u. 11. Vom 28. Februar u. 14. März 1903.

Die Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf: $^3/_4$gekuppelte Heißdampflokomotive.

Heft 12. Vom 21. März 1903.

Die Albulabahn von Thusis nach St. Moritz.

Heft 13. Vom 28. März 1903.

Neuere Ermittlungen über die Widerstände der Lokomotiven und Bahnzüge mit besonderer Berücksichtigung großer Fahrgeschwindigkeiten.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

Heft 6. Mitte März 1903.

Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt 1875—1900.

Digitized by Google

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern und Zürich.

XI. Jahrgang. No. 4. April 1903.

Einheitliche reglementarische Bestimmungen für den internationalen Eisenbahntransport.

Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. Berlin.

No. 7—12. Vom 1. März bis 20. April 1903.

(No. 7—9:) Über Pflasterung für Straßenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der in England vorkommenden Pflasterarten. — (No. 7:) Zur Frage der Stoßverbindung beim Straßenbahngleis. — (No. 9:) Vertrag zwischen der Stadt Karlsruhe und der dortigen Straßenbahn.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 15—31. Vom 21. Februar bis 18. April 1903.

(No. 15:) Die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen. — Personentarifreform in Sachsen. — Das Reisekursbuch auf einem Blatt. — (No. 16:) Ein sonderbares Zeitungsurteil über Verbesserung der Schnellzugverbindungen zwischen Deutschland und England. — Die Verkehrsverhältnisse in den deutsch-afrikanischen Schutzgebieten. — (No. 17:) Die Regelung des Stückgutdienstes auf den österreichischen Staatsbahnen. — (No. 18:) Schnellzuggut. — (No. 19:) Die Sicherung des Eisenbahnbetriebes. — Zur Frage der besseren Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkästen der Lokomotiven. — (No. 20:) Ist die Bestimmung im § 31 Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? — Das Koalitionsrecht der Eisenbahnarbeiter. — (No. 21 und 22:) Die deutschen Kleinbahnen im Jahre 1901. — (No. 21:) Die Eisenbahnverstaatlichung im Eisenbahnausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses. — Das vereinfachte Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgüter. — (No. 22:) Die sibirischen Verkehrswege. — (No. 23:) Die Erhöhung der Ladefähigkeit der offenen Güterwagen bei den preußischen Staatsbahnen. — Die Erhöhung der Bahnsteige der Berliner Stadtbahn. — Die bessere Verwendung der Kohlenreste aus den Rauchkammern und Aschkästen der Lokomotiven. — (No. 24:) Cölner Prämiensystem und Hamburger Akkordverfahren. — Die Beratung der Eisenbahnverstaatlichung im Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses. — (No. 25:) Der Sommerfahrplan 1903 der preußisch-hessischen Staatsbahnen — Die Ofotenbahn. — Über die Beschaffung von Grund und Boden zum Bau von Staatsbahnen durch die Kreise. — (No. 26:) Beleuchtung der Personenwagen auf den pfälzischen Bahnen. — Die erste Beratung des Gesetzentwurfes, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Eisenbahnnetzes. — (No. 27:) Der Einwand der „höheren Gewalt“ bei Lieferfristüberschreitungen unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Verhältnisse. — Die Frage des Staatsbahnbetriebs in Italien. — Die Erhöhung der Bahnsteige der Stadtgleise der Berliner Stadtbahn. — (No. 28:) Mobilmachung und Eisenbahnen nach Moltkes militärischer Korrespondenz. — Das Reichsbudget Rußlands für das Jahr 1903. — Die elektrische Wagenbeleuchtung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. — (No. 29:) Der Vereinsreise-

Digitized by Google

verkehr. — Die Fahrgeschwindigkeit der Züge und die Streckenzeichen. — Das vereinfachte Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgüter. — (No. 30:) Übergang von der Schraubenkupplung zur selbsttätigen Mittelkupplung. — Die Ernährung der Fahrbeamten während der Fahrt.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

Jahrgang 23. Heft 17. Vom 28. Februar 1903.

Berechnung von Gleisverlegungen.

Heft 21. Vom 14. März 1903.

Die Gepäckabfertigung auf dem Bahnhof Quai d'Orsay in Paris. — Die Chinesische Ostbahn.

Heft 25. Vom 28. März 1903.

Verfahren zur schnellen Ermittlung des Längenschnitts von Bahnlinien.

Heft 27. Vom 4. April 1903.

Von der Anatolischen Eisenbahn.

Heft 28. Vom 8. April 1903.

Zur Frage der Verschiebebahnhöfe.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin N. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by Google

Zur sozialen Lage der Eisenbahnbediensteten in Preußen.

Eine Kritik der unter dieser Überschrift von dem Verein für Sozialpolitik herausgegebenen Abhandlung.

Von

Regierungsrat Loewe.

Die von dem Verein für Sozialpolitik herausgegebene, von Waldemar Zimmermann verfaßte Darstellung der sozialen Lage der Eisenbahner in Preußen ist bereits vielfach besprochen worden. Hauptsächlich haben sich aber bisher die Fachorgane der Beamten- und Arbeiterkreise mit der Schrift beschäftigt, die an den von Zimmermann behandelten Fragen selbst beteiligt sind. Von amtlicher Stelle sind Erklärungen zu dem Werk des Vereins für Sozialpolitik noch nicht ergangen. Auch fehlt es bislang an einer Prüfung des wissenschaftlichen Gehaltes der Abhandlung.

Daß die Schrift die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich lenken mußte, ist nicht zu verwundern, denn der Verein für Sozialpolitik hat sich ein Thema gewählt, das für den wissenschaftlich tätigen Sozialpolitiker nicht minder wie für den Fachmann, die Verwaltung und die beteiligten Kreise von größtem Interesse ist. Es handelt sich in der Zimmermannschen Schrift hauptsächlich um die Frage, wie der Staat als Arbeitgeber die ihm auf sozialem Gebiet obliegenden Aufgaben betätigt, ob er seine soziale Pflicht in vollem Umfange erfüllt und somit den privaten Arbeitgebern als Vorbild dienen kann. Daß das Deutsche Reich in der Erkenntnis der Notwendigkeit sozialer Reformen allen anderen Staaten vorangegangen ist und mit dem dem deutschen Wesen eigenen Ernst die soziale Gesetzgebung durchgeführt hat, daß hierin eine große Tat, ein politisches und wirtschaftliches Verdienst liegt, auf das das deutsche Volk stolz sein kann, das wird heutzutage wohl kaum jemand noch im Ernst bestreiten wollen. Zeigt sich nun die gleiche Größe und Vorurteilslosigkeit in der Auffassung der sozialen Lebensbeziehungen, der gleiche Freimut in der Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse da, wo der Staat

Digitized by Google

nicht als Gesetzgeber, sondern als Unternehmer, als Arbeitgeber auftritt und praktisch die Rolle des Sozialpolitikers ausüben soll? Die Untersuchung dieser Frage erheischt ein um so größeres Interesse, wenn sie sich mit einem Unternehmen beschäftigt, das wie die preußisch-hessische Staatseisenbahngemeinschaft an Bedeutung und Umfang den ersten Platz unter allen Betriebsunternehmungen der Welt einnimmt und das mit einem Beamten- und Arbeiterheer von mehr als einer Drittelmillion einen kleinen Staat für sich bildet.

Auch wer die Schlußfolgerungen, zu denen Zimmermann gelangt, nicht zu billigen vermag, wird die Schwierigkeit der Arbeit und den Fleiß würdigen müssen, der erforderlich ist, um in einen Verwaltungsorganismus einzudringen, den in allen Teilen zu übersehen selbst für einen Fachmann schwer ist. Denn die Darstellung eines Gesamtbildes der Dienst- und Lebensverhältnisse der Bediensteten erfordert ein eingehendes Studium der Gesetzesbestimmungen, der Verordnungen, Erlasse, amtlichen Veröffentlichungen und Dienstanweisungen. Es ist durchaus willkommen, wenn einmal der Versuch gemacht wird, aus dem spröden Stoff der amtlichen Bestimmungen ein Bild zu schaffen, das das Leben, den Dienst und die Arbeit der Männer darstellt, die für eine sichere Beförderung von täglich mehreren Millionen von Menschen und ungezählten Mengen von Güterwerten in hohem Grade mit verantwortlich sind. Wer die Eisenbahnen nur von dem bequemen Polster der höheren Wagenklasse des Eisenbahnzuges aus betrachtet oder allein unter dem Gesichtspunkt der Vorteile, den die schnelle und billige Beförderung der Personen und Güter für die Allgemeinheit bedeutet, zu beurteilen gewohnt ist, oder der nur die Mängel sieht, die nach seiner Meinung dringend der Abhülfe bedürfen, für den wirkt es aufklärend, einmal zu erfahren, welch große Summe von menschlicher Kraftanstrengung, von Arbeit, Intelligenz, Umsicht, Pflichttreue und Opfermut bei den den Betrieb ausführenden Organen erforderlich ist, um das Getriebe, auf dem unsere moderne Verkehrswirtschaft zum größten Teile beruht, sicher und gangbar zu halten. Die industrielle Tätigkeit, die Arbeit, die der Fabrikarbeiter in der Hütte, der Bergmann unter Tage, der Schiffer auf der See, der Motorführer auf der Straßenbahn zu verrichten haben, die Anforderungen, die an ihre Leistungsfähigkeit und Tüchtigkeit zu stellen sind, sind allgemein bekannt und werden mehr oder weniger hinreichend gewürdigt. Wie aber der Eisenbahnbetrieb zustande kommt, welche Leistungen von jeder der zahlreichen Beamten- und Arbeiterkategorien gefordert werden müssen, wie diese Tätigkeiten ineinander greifen, welcher Aufwand körperlicher und geistiger Kraft erforderlich ist, um den täglichen Umschlag der Transportmassen in sicherer und richtiger Weise zu bewirken, davon

Digitized by Google

geben sich nicht alle, die die Eisenbahnen benutzen, Rechenschaft, das entgeht oft sogar denjenigen, die mit den übrigen großen Wirtschaftsfragen des Eisenbahnwesens wohl vertraut sind und sie zum Gegenstand theoretischer Erörterung machen. Gerade den Eisenbahner und zwar auch den höheren Eisenbahnbeamten muß es freuen, daß ein Laie — denn das ist Zimmermann trotz seiner Beschäftigung bei äußeren Dienststellen der Eisenbahnverwaltung geblieben — seine Hochachtung über die Leistungen der Eisenbahner zum Ausdruck gebracht und darauf hingewiesen hat, daß ihnen eine ihren Leistungen entsprechende volle Entschädigung zu gewähren sei. Denn darin irrt Zimmermann — das sei schon hier hervorgehoben — daß er in dieser Hinsicht einen gewissen Gegensatz annimmt, in dem die höheren Verwaltungsorgane zu den unteren Eisenbahnbediensteten stehen sollen, nämlich in dem Sinne, daß erstere die Leistungen der letzteren nicht hinreichend würdigten und nicht entsprechend entgelten wollten. Wenn Zimmermann die Verhältnisse nicht nur „von unten", wie er seine Betrachtungsweise selbst bezeichnet, gesehen, sondern den Gesamtorganismus ins Auge gefaßt hätte, so würde er einen grundsätzlichen Gegensatz in der Anerkennung und Bewertung der Leistungen des Personals nicht gefunden und nur die eine gegensätzliche Unterscheidung der höheren und niederen Eisenbahnbediensteten festgestellt haben, die die Stellung der Vorgesetzten zu den Untergebenen und die Aufrechterhaltung der Disziplin unbedingt erfordert.

* * *

Zimmermann beabsichtigt aber nicht nur, eine für das Publikum verständliche Beschreibung der Lebens- und Dienstverhältnisse der Eisenbahnbediensteten zu geben, er will seine Arbeit auch als sozialwissenschaftliche Studie angesehen und beurteilt wissen; und da seine Erörterungen in der Tat auch tief eingreifen in die sozialen Probleme der Gegenwart und insbesondere auch die Frage der Vertretung, der Vereinigung und Organisation der Eisenbahnbediensteten berühren, so müssen wir ihm auch vor das Forum der Wissenschaft folgen und untersuchen, wieweit seine Darstellungen und die daran geknüpften Urteile einer wissenschaftlichen Kritik standzuhalten vermögen. Eine solche kritische Betrachtung erscheint umsomehr angezeigt, als eine Reihe von Fachblättern und von Beamten- und Arbeitervereinigungen herausgegebenen Zeitschriften die sie interessierenden Teile des Zimmermannschen Buches anscheinend in dem Glauben an die unbedingte Richtigkeit der darin enthaltenen Angaben abgedruckt und zum Teil ihre Befriedigung über den von dem Verein für Sozialpolitik eingenommenen Standpunkt ausgesprochen haben. Es darf hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß diese

Digitized by Google

von den Fachzeitschriften kritiklos übernommenen Veröffentlichungen, wenn dies auch weder von dem Verein für Sozialpolitik noch von Zimmermann beabsichtigt worden ist, der Disziplin nicht förderlich und geeignet gewesen sind, unter den Bediensteten Verwirrung, Überhebung und teilweise Mißtrauen gegen ihre Vorgesetzten zu erzeugen. Denn es ist nur zu natürlich, daß die Bediensteten übersehen, wie alle Urteile über soziale Verhältnisse mehr oder minder subjektiv sind, da sie im wesentlichen von dem Maß der Ansprüche abhängen, das der Beurteiler für die Befriedigung des Lebensbedürfnisses als notwendig erachtet. Als annähernd objektiv und somit wissenschaftlich kann nur ein Urteil gelten, das sich bemüht, die soziale Lage bestimmter Berufs- und Erwerbsklassen daraufhin zu prüfen, ob sie den nach allgemeiner vernünftiger Anschauung als berechtigt geltenden Lebensansprüchen genügt, und das andererseits die Frage im Auge behält, ob und inwieweit eine Verwirklichung der auf Besserung der Verhältnisse gerichteten Wünsche unter den obwaltenden Zeitumständen möglich erscheint. In voller Würdigung der Schwierigkeit einer solchen Betrachtungsweise soll diese Arbeit nur als ein von dem Bestreben möglichster Objektivität geleiteter Versuch einer kritischen Beleuchtung der behandelten sozialen Fragen gelten.

Die erste Frage, die uns zu beschäftigen hat, richtet sich auf das von Zimmermann benutzte Quellenmaterial. Seine Quellen sind die die Anstellungs-, Vertrags- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter regelnden Verwaltungsbestimmungen, die Dienstanweisungen und die amtlichen statistischen Nachrichten über das Einkommen, die dienstliche Beanspruchung und die Wohlfahrtseinrichtungen bei der Staatseisenbahnverwaltung. Hierzu kommt das in den Fachzeitschriften der Beamtenvereine enthaltene Material sowie die an den Landtag gerichteten Petitionen von Beamten und Arbeitern. Im übrigen stützt er seine Angaben auf seine persönlichen Beobachtungen sowie auf die Mitteilungen, gelegentlichen Klagen und Beschwerden, die er während seiner Beschäftigung im Eisenbahndienst von seinen Mitgenossen vernommen hat, und die er als die allgemeine Meinung und Stimmung des Personals wiedergibt.

Was nun die Darstellung der amtlichen Nachweisungen und Dienstvorschriften, der Landtagsberichte, Fachzeitschriften und Beamtenpetitionen betrifft, so soll nicht verkannt werden, daß der Verfasser das ihm zu Gebote stehende Material mit großem Fleiß zusammengestellt, daß er den Stoff — abgesehen von häufigen Wiederholungen, an denen das Werk leidet — von seinem Standpunkt aus geschickt behandelt hat. Dennoch ist es ihm bedauerlicherweise nicht gelungen, in allen Teilen ein volles Verständnis der Bestimmungen zu erlangen. Gerade bei einzelnen recht wesentlichen Bestimmungen, z. B. hinsichtlich der Bedeutung der Vor-

Digitized by Google

schriften über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit des Personals sowie der diesen Gegenstand betreffenden amtlichen Nachweisungen, sind ihm Mißverständnisse begegnet, die sein Urteil zweifellos beeinträchtigt haben. Zum Teil sind ihm auch wichtige Anordnungen und Einrichtungen, z. B. solche, die die Sicherheit, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Angestellten betreffen, unbekannt geblieben.

Aber auch da, wo Zimmermann die Wahrnehmungen schildert, die er selbst bei Ausübung seiner dienstlichen Tätigkeit gewonnen zu haben scheint, begegnet man namentlich, wenn es sich um technische Dinge handelt, vielfach unrichtigen Vorstellungen und schiefen Anschauungen. Es ist ihm offenbar nicht geglückt, das eigentliche Wesen und den inneren Zusammenhang des Eisenbahnbetriebes vollständig zu erfassen. Dies zeigt sich z. B. klar hinsichtlich der Bedeutung, die er den einzelnen Dienstzweigen in ihrer Beziehung zu dem Gesamtbetriebe beimißt. „Der eigentliche Eisenbahnbetrieb," — führt er aus (S. 10) — „dem sich das öffentliche Interesse in erster Linie zuwendet, der auch für die Frage der Verkehrssicherheit vornehmlich in Betracht kommt, der äußere Dienst, stützt sich wesentlich auf drei Funktionen: Züge zusammenstellen, Züge fahren und Züge „ins richtige Gleis bringen"; er ruht in den Händen der Rangierer, der Lokomotivführer und der Weichensteller. Diese drei Arbeitselemente bilden die Seele des äußeren Betriebes. Versagt von diesen eins, so wird der Betrieb unmöglich. Alle anderen Dienstleistungen der übrigen Beamtenkategorien sind sekundär. Die Aufrechterhaltung des Betriebes wäre in einem Notfalle auch ohne sie denkbar; jene drei Gruppen aber sind unentbehrlich. Ihnen ist denn diese Abhandlung auch in erster Linie gewidmet." In dieser Darstellung liegt eine Verkennung des Zusammenhangs der einzelnen technischen Funktionen des Eisenbahnbetriebes. Im Falle eines Ausstandes, an den Zimmermann zu denken scheint, würde auch das Lokomotiv-, Weichensteller- und Rangierpersonal allein den Betrieb nicht aufrecht zu erhalten vermögen. Denn bekanntlich dürfen Züge nur in Blockabstand von einander und nur auf gesicherten und bewachten Strecken fahren; und ohne Beladung mit Gütern hätte das „Züge fahren" auch keinen Sinn. Der Stations-, Bahnunterhaltungs- und Güterabfertigungsdienst, dem diese Aufgaben zufallen, sind daher als gleichwichtige und vollwertige Betriebsfaktoren anzusehen. An die Tüchtigkeit, Zuverlässigkeit und Intelligenz dieser Personale werden daher die nämlichen Anforderungen gestellt, wie bei den von Zimmermann genannten Gruppen. Wie aber ein Schiff ohne Kapitän und Steuermann nicht sicher fährt, so ist auch der Eisenbahnbetrieb nicht ausführbar ohne die auf eine allgemeine Kenntnis der Eisenbahntechnik und Verwaltung gegründete Autorität der höheren Eisenbahnbeamten. Auch die

Digitized by Google

Tätigkeit dieser Beamten darf der nicht außer acht lassen, der das soziale Wesen des Eisenbahnbetriebes ergründen und andern verständlich machen will. Augenscheinlich hat Zimmermann nur einen Teil des Eisenbahnbetriebes kennen gelernt. Es fehlt ihm also zur Beurteilung der Lage des gesamten Personals die Kenntnis einer Reihe wesentlicher Betriebszweige. Trotzdem hat er seine Schlußfolgerungen von der Einzelbetrachtung durchweg auf die Gesamtheit des Organismus bezogen. Ein solches Verfahren dürfte aber nicht als wissenschaftlich gelten können.

Nicht unwidersprochen darf das Urteil bleiben, das Zimmermann über die Dienstvorschriften (S. 24) fällt. Nach seiner Meinung, die er hier offenbar mit der „Bahnermeinung" identifiziert, ist „die Mehrzahl der Vorschriften nur der heiligen Ordnung halber ausdrücklich fixiert und zum anderen deshalb bis ins kleinste ausgearbeitet, um für jeden denkbaren Fall einer Betriebsstörung alsbald Verstoß gegen Paragraph so und so konstruieren und jeden Vorwurf gegen die Behörde wegen Unzulänglichkeit der Betriebseinrichtungen parieren zu können". „Die vielerlei Bestimmungen der Dienstvorschriften, widersprechen sich in der Praxis nicht selten usw." „Man kümmert sich (beim Rangierdienst) einfach nicht um all die Sollvorschriften, beachtet nur die von der praktischen Notwendigkeit diktierten Mußvorschriften, die dem Lokomotivpersonal natürlich derart in Fleisch und Blut übergehen, daß Unfälle im Rangierdienst auf Betriebsversehen des Lokomotivführers nur ausnahmsweise zurückzuführen sind." Daß Zimmermann den für einen Laien oft nicht leicht verständlichen Sinn, die Notwendigkeit und den Zusammenhang der Vorschriften, auf denen die Sicherheit des gesamten Betriebes beruht, deren geringfügigste Außerachtlassung die schwersten Gefahren in sich schließt, deren genaueste Befolgung die strengste Pflicht gebietet, nicht eingesehen hat, wird ihm niemand übel nehmen. Nur durfte er nicht in einem wissenschaftlich gemeinten Werke ein so souveränes Urteil über Dinge fällen, die das Ergebnis jahrelanger praktischer Prüfung und einer hochentwickelten Wissenschaft, der Eisenbahntechnik, sind; er mußte entweder für den schweren Vorwurf zahlreicher in den Vorschriften enthaltener Widersprüche den Beweis erbringen oder die Gewissenlosigkeit von Beamten, die es mit den Betriebsvorschriften nicht genau nehmen, in genügender Weise kennzeichnen, anstatt sie zu beschönigen.

Daß endlich die Angaben, Klagen und Beschwerden der Eisenbahnbediensteten, die Zimmermann ausgefragt hat, keine zuverlässige Unterlage für eine wissenschaftliche Studie bieten können, bedarf keiner weiteren Ausführung. Da Zimmermann bei seiner Untersuchung der ihm vorgebrachten Beschwerden das sonst übliche Verfahren des „audiatur et altera pars" anzuwenden nicht in der Lage war, hätte er den Klagen

Digitized by Google

der von ihm gehörten Beamten und Arbeiter mit mehr Vorsicht und Skepsis begegnen müssen. Einzelne Angaben Zimmermanns lassen deutlich erkennen, daß er von seinen Gewährsmännern bewußter- oder unbewußtermaßen falsch unterrichtet worden ist.

Hiernach kann das von Zimmermann vorgebrachte Material nicht als ausreichend erachtet werden, um Tatsachen wissenschaftlich festzustellen und Schlüsse mit so großer Sicherheit zu ziehen, wie Zimmermann dies in der Überzeugung der Richtigkeit der ihm gemachten Angaben tatsächlich getan hat. Ein Fachmann, dem eine eingehende Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse zur Seite gestanden hätte, würde vermutlich ein so abschließendes Urteil über die sozialen Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten sich kaum zugetraut haben.

Wie aber bei kritischer Sichtung das Quellenmaterial sich als unzulänglich erweist, so muß von wissenschaftlicher Seite auch der Gesichtspunkt als einseitig bezeichnet werden, unter dem Zimmermann die sozialen Verhältnisse bei der Staatseisenbahnverwaltung betrachtet hat. Wie bereits bemerkt, prüft er die Dinge „von unten", das heißt so, wie sie sich in der Meinung der Eisenbahnbediensteten wiederspiegeln — im Gegensatz zu der Verwaltung, die die Verhältnisse wesentlich von oben betrachtet, wobei er übrigens übersieht, daß auch die höheren Beamten sämtlich den Dienst von unten durchgemacht haben. Daß diese Betrachtungsweise keine für die Gewinnung wissenschaftlicher Wahrheit günstige Stellung ist, leuchtet ein; denn wer einen Gegenstand wissenschaftlich ergründen will, muß ihn von allen Punkten und Seiten ansehen. Eine allseitige und vollständige Beleuchtung des Stoffes wäre aber namentlich bei einem Unternehmen angebracht gewesen, das mit Rücksicht auf die schwerwiegenden wirtschaftlichen, sozialen und politischen Momente vom Staate geleitet wird. Es ist etwas Mißliches, aus dem Staatsorganismus einen Teil herauszunehmen und einer abgesonderten, die allgemeinen staatlichen Verhältnisse in keiner Weise berücksichtigenden Untersuchung zu unterwerfen. Es sei nur an die allgemeinen Gehalts- und Pensionsverhältnisse der Beamten erinnert. Daß ein vom Staate geleitetes Unternehmen sich von den übrigen Staatseinrichtungen nie soweit trennen kann, daß es für die in diesem Unternehmen tätigen Bediensteten wesentlich und grundsätzlich andere Anstellungsgrundsätze schaffen dürfte, wie für die übrigen Staatsbeamten, ist ohne weiteres klar.

So läßt Zimmermann auch die soziale Entwicklungsgeschichte innerhalb der Staatseisenbahnverwaltung gänzlich unbeachtet. Hätte er mit seinen Studien gleichzeitig eine historische Untersuchung verbunden, so würde er gefunden haben, daß erst seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen der sozialen Frage die ihr zukommende Bedeutung in der Eisen-

Digitized by Google

bahnverwaltung eingeräumt worden ist, und daß erst seit diesem Zeitpunkt das Bestreben nach planmäßiger und zielbewußter Aufbesserung der Lage der unteren Angestellten begonnen hat. Ein Einblick in die seit der Verstaatlichung getroffenen, eine günstigere Gestaltung der Lebensverhältnisse der Eisenbahnbediensteten bezweckenden Maßnahmen würde möglicherweise Zimmermann veranlaßt haben, sein Urteil über die Säumigkeit auf dem Gebiet sozialer Reformen etwas einzuschränken. Zwanzig Jahre bedeuten auf dem Wege sozialer Entwicklung übrigens auch nur eine kurze Zeitspanne. Soziale Verbesserungen verlangen ihre Zeit, denn sie müssen sich aus den Verhältnissen von selbst entwickeln, namentlich in einem Staatsbetrieb, in dem noch andere gleichwertige Momente Berücksichtigung finden müssen. Niemand wird behaupten wollen, daß die soziale Entwicklung bei der Staatseisenbahnverwaltung abgeschlossen sei: und wer einmal Einsicht in die in dieser Richtung bei der höheren Verwaltung geübte Tätigkeit nimmt, der wird erkennen, mit welchem Ernst und Eifer fortgesetzt an der Verbesserung der Lage der unteren Bediensteten gearbeitet wird.

Einer wissenschaftlichen Betrachtung, die sich die Vergleichung der Lage der Angestellten eines Staatsbetriebes und der Arbeiter des privaten gewerblichen Lebens zur Aufgabe gestellt hat, durfte aber auch der wesentliche Unterschied nicht entgehen, der in der sozialen Entwicklung innerhalb eines staatlichen Arbeitsorganismus und eines privaten Betriebes liegt. Den sozialen Bestrebungen der einem Privatunternehmen dienenden Arbeiterschaft steht der Egoismus des Einzelunternehmers gegenüber, an dem sie unter Umständen ihre Grenze finden. Dem Einzelwohl der Arbeiter tritt das Einzelwohl des Arbeitgebers im Kampfe gleichwertig entgegen. Den Sieg entscheidet in der Hauptsache die größere Macht. Anders bei einem Staatsbetrieb. Der soziale Fortschritt ist nur insoweit gehemmt, als andere gleichwertige Rücksichten politischer oder wirtschaftlicher Natur sich ihm gegenüber stellen. Das Einzelwohl der Staatsbediensteten liegt im Streit mit dem Wohl und Willen der Allgemeinheit, und den Sieg entscheidet in einem geordneten Staatswesen nicht die Macht, sondern das Recht. Aus diesem Unterschied, der auch für die später zu behandelnde Frage des Koalitionsrechts von wesentlicher Bedeutung ist, folgt aber, daß die Lage der Erwerbskreise des privaten Wirtschaftslebens nicht allein für die Beurteilung der sozialen Verhältnisse der Angestellten eines Staatsbetriebes maßgebend sein kann. Wohl ist es eine richtige Wirtschaftspolitik, wenn der Staat bei Bewertung der Leistungen seiner Angestellten sich den Preisen, die auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt gezahlt werden, nach Möglichkeit anschließt. Niemals aber darf der schwankende Kurs der Werte für die Arbeitsleistungen auf dem

Digitized by Google

Gebiete des privatwirtschaftlichen Lebens die einzige Norm und Richtschnur für die Bemessung der den Staatsbediensteten zu zahlenden Gehälter und Löhne bilden. Im Zweifelsfalle wird sogar der vom Staat einer Leistung beigelegte Wert als das sozial richtigere Maß gelten müssen; denn der Staat hat bei seinen Anordnungen jedenfalls die Vermutung des Willens der Allgemeinheit für sich. Man irrt und verliert sich in Traumgebilden, wenn man als das Ideal einer sozialen Zukunft betrachtet: reichlichen Besitz auf der einen und wenig Arbeit auf der anderen Seite. Das Ziel, das im Auge behalten werden muß, wenn man nicht den Boden der Wirklichkeit und der Sittlichkeit preisgeben will, ist die Gewährung eines den physischen, geistigen und sozialen Bedürfnissen entsprechenden, auskömmlichen Lebensunterhaltes und zwar als Entgelt für eine Arbeit, die die volle Anspannung aller körperlichen und geistigen Kräfte fordert. Indem der Staat dieses Ziel anstrebt und von diesem Gesichtspunkte sich bei Regelung der Dienst- und Gehaltsverhältnisse leiten läßt, handelt er sozial und befindet sich dabei in Übereinstimmung mit den Forderungen der Ethik und der Religion. In diesem Sinn kann die vom Staate ausgehende Normierung der Einkommens- und Dienstverhältnisse seiner Beamten und Arbeiter sogar als wichtiger Regulator für die schwankenden Wertbeziehungen der Arbeitsleistungen im privatwirtschaftlichen Leben in Betracht kommen. Jedenfalls darf der Anspruch auf absolute Richtigkeit einem Urteil über soziale Verhältnisse nicht zugestanden werden, das lediglich auf eine Betrachtung der Dinge mit den Augen der nach höherem Einkommen ringenden Kreise gegründet ist.

Weiter wird die Wissenschaftlichkeit der Arbeit Zimmermanns wesentlich dadurch beeinträchtigt, daß er es an der ausreichenden Gegenüberstellung und Vergleichung der einzelnen Beamten- und Arbeiterkategorien mit entsprechenden anderen Erwerbsklassen fehlen lässt. Er untersucht die Frage, inwieweit die Eisenbahnbediensteten in bezug auf dienstliche Beanspruchung und Bezahlung besser oder schlechter gestellt sind als der gewöhnliche gewerbliche Arbeiter, und kommt in der Hauptsache zu dem Schluß, daß die Anstrengung und Anforderung des Dienstes sehr erheblich, Lohn und Gehalt dagegen im großen und ganzen minderwertig seien. Mit einem Urteil in dieser Allgemeinheit lässt sich natürlich nicht viel anfangen. Zimmermann hätte nach Schilderung der Art des Dienstes jeder Beamten- und Arbeiterkategorie eine andere ähnliche Berufsart bezeichnen und nunmehr begründen müssen, inwieweit die Eisenbahnbediensteten dieser gegenüber schlechter gestellt sind. Nur so wäre es möglich, das im allgemeinen ungünstige Urteil Zimmermanns einer Nachprüfung zu unterziehen. Bei einer solchen Vergleichung hätte Zimmermann den wesentlichen Vorteil mehr hervorheben müssen, der sich für

Digitized by Google

den Arbeiter aus der Beförderung in eine Beamtenstelle ergibt. Während es das Los jedes gewerblichen Arbeiters ist, bei ungünstiger Geschäftslage trotz langjähriger, treuer Dienste entlassen zu werden, hat der Arbeiter, der in eine Unterbeamtenstelle gelangt ist, eine sichere Existenz erworben; nur unter gewissen Voraussetzungen im Wege disziplinarer Entscheidung kann er seines Amtes enthoben werden. Gleichzeitig hat er aber damit eine Stellung erlangt, die ihn sofort auf eine sozial und materiell weit bevorzugte Stufe hebt. In der Staatseisenbahnverwaltung besitzt aber die überwiegende Mehrheit der Arbeiter die Möglichkeit, in das Beamtenverhältnis übernommen zu werden. Das ist ein Vorteil, den kein anderes gewerbliches Unternehmen seinen Arbeitern zu bieten vermag. Hiermit erledigt sich aber auch die von Zimmermann häufiger vorgebrachte Klage, daß ein großer Teil des Unterbeamtenpersonals Zeit seines Lebens in diesem Range verharren müsse, daß insbesondere die Schaffner und Bremser nur in verhältnismäßig geringer Zahl in die höheren Stellen der Packmeister und Zugführer aufzurücken imstande seien. Denn Zimmermann vergißt, daß diese Personen es auch im Privatleben nicht weiter gebracht haben würden.

Aber auch der ständige Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung hat nicht zu fürchten, daß er bei schlechten Zeiten wie die übrigen gewerblichen Arbeiter entlassen wird. Dies hat sich in den letzten wirtschaftlich kritischen Jahren wieder deutlich gezeigt. Während in der Privatindustrie eine große Arbeitslosigkeit Platz griff, ist es der Eisenbahnverwaltung durch eine Reihe im sozialen Interesse getroffener Maßnahmen gelungen, trotz des starken Verkehrsrückganges die Entlassung der Arbeiter zu vermeiden. Das Problem der Versicherung gegen Arbeitslosigkeit ist bei der Staatseisenbahnverwaltung praktisch gelöst. Bei Vergleichung der Löhne mit denen der übrigen gewerblichen Arbeiter hätte dieser Umstand besondere Berücksichtigung verdient.

Die im Dienst der Staatseisenbahnverwaltung angestellten Arbeiter scheint Zimmermann nur mit Industriearbeitern zu vergleichen. Ein Drittel aller Arbeiter besteht aber aus den sogenannten Streckenarbeitern, die die Instandhaltung der Gleise besorgen und eine Tätigkeit ausüben, die ihrer Qualität und Quantität nach eher mit der Arbeit landwirtschaftlicher Arbeiter verglichen werden kann. Diesen Umstand läßt Zimmermann unberücksichtigt, wenn er auf S. 199 seine Verwunderung darüber ausspricht, daß zwei Drittel aller Eisenbahnarbeiter heut noch weniger als 2,85 ℳ Tagelohn, ein Sechstel weniger als 1,85 ℳ und noch kein Drittel 3 ℳ und mehr verdienen. Man kann es aber füglich überhaupt bezweifeln, ob das von Zimmermann angewendete Verfahren, lediglich den Durchschnitt der insgesamt bei der Eisenbahnverwaltung gezahlten Löhne der

Digitized by Google

Vergleichung der Lohnverhältnisse der Eisenbahnarbeiter und der übrigen gewerblichen Arbeiter zugrunde zu legen, eine Methode ist, die zu wissenschaftlich brauchbaren Ergebnissen führt. Die Frage, ob Löhne richtig bemessen sind, kann man zutreffend nur feststellen, wenn man sie örtlich prüft und mit den in jeder Stadt oder Landgemeinde gezahlten ortsüblichen Löhnen vergleicht.[1]) Nach den obigen Ausführungen über die Art der Bewertung der Leistungen von Staatsbediensteten wird es übrigens keiner weiteren Erörterung bedürfen, daß hier unter Feststellung ortsüblicher Löhne nicht die Annahme von unzureichenden Durchschnittslöhnen, sondern die Ermittlung von solchen Löhnen verstanden wird, die unter Berücksichtigung aller für den fraglichen Ort in Betracht kommenden Verhältnisse in jeder Hinsicht als voll auskömmlich zum Lebensunterhalt erachtet werden müssen.

Aber auch die Frage, ob das Eisenbahnpersonal über Gebühr angestrengt werde — Zimmermann behauptet dies für das Lokomotiv- und Zugpersonal — ist in ihrer Allgemeinheit wissenschaftlich überhaupt wohl nicht diskutabel. Auch mit Hülfe sinnreichster Zahlen- und Rechnungsoperationen wird man den Beweis einer Übermäßigkeit der dienstlichen Beanspruchung niemals erbringen können. Die Angemessenheit und Schwere dienstlicher Leistungen kann mit Sicherheit nur durch Prüfung Sachverständiger im Einzelfalle festgestellt werden. Wenn Zimmermann, wie es den Anschein hat, teilweise den Eindruck wiedergibt, den er selbst bei Ausübung des Dienstes gehabt hat, so ist zu berücksichtigen, daß es etwas anderes ist, ob ein Kopfarbeiter gelegentlich körperliche Arbeit verrichtet oder der Arbeiter, der diese Arbeit zu seinem Lebensberufe gemacht hat. Uns erscheint beispielsweise als eine geradezu übermenschliche Leistung die Arbeit, die die Arbeiter im Walz- oder Hammerwerk tagaus tagein verrichten, indem sie mit den glühenden Eisenmassen gleichsam Fangball spielen. Diese Leute sind aber in dem täglichen Arbeitskampf so gestählt, daß sie die scheinbare Übermenschlichkeit der Arbeit nicht empfinden. Jeder Muskel, Nerv und Sinn hat sich der Arbeitsverrichtung so angepaßt, daß die mit größter Präzision und Geschicklichkeit vor sich gehende Handhabung einem sicheren, automatisch

[1]) Zimmermann verfällt hier, wie es scheint, in den Fehler, den er als einen Mangel des dem Landtage vorzulegenden Betriebsberichtes bezeichnet (S. 6 der Abhandlung). Hier rügt er, daß der summarische Querschnitt durch die sozialen Verhältnisse des Eisenbahnpersonals mit seinen Durchschnitts- und plammäßigen Angaben nicht als unmittelbare sozialpolitische Erkenntnisquelle in Betracht komme. Der Betriebsbericht will aber auch nicht eine selbständige und vollständige sozialpolitische Darstellung geben, sondern soll nur den Anhalt für die daran sich knüpfenden Etatsberatungen bieten.

Digitized by Google

wirkenden Gangwerke gleicht. In gleicher Weise muß man sich aber davor hüten, trotz aller Hochachtung vor den Leistungen eines großen Teils des Eisenbahnpersonals die Schwierigkeit dieser Arbeitsverrichtungen zu überschätzen. In diesen Fehler ist Zimmermann häufiger verfallen. Dennoch wird man ihm die Anerkennung nicht versagen dürfen, daß er bei der Frage der dienstlichen Beanspruchung des Personals nachdrücklich die Forderungen betont, die an eine nach hygienischen Gesichtspunkten geregelte Dienst- und Ruhezeit gestellt werden müssen. Auf diesen Punkt ist in der Folge noch näher einzugehen. Hier sei nur noch bemerkt, daß Zimmermann die Bedeutung der Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit des Personals nicht immer richtig gewürdigt zu haben scheint. Diese Vorschriften, die durch Vermittlung des Reichseisenbahnamts zwischen den beteiligten Bundesregierungen vereinbart worden sind, normieren lediglich die Höchstgrenze der Dienstdauer und die Mindestgrenze für die dem Personal zu gewährende Ruhe. Ihr Zweck ist in erster Linie, eine Überanstrengung des Personals zu verhindern; dem früher oft gehörten Einwand von Beamten, die einen Unfall verschuldet hatten, sie seien überanstrengt gewesen, soll vorgebeugt werden. Keineswegs liegt ihr Zweck lediglich in der möglichst umfangreichen Ausnutzung des Personals. Es ist vielmehr Sache der die Verantwortung für die Betriebsführung tragenden Organe, innerhalb dieser Grenzen den Dienst richtig zu regeln und zwar ebenso unter dem Gesichtspunkte wirtschaftlicher Ausnutzung wie unter Berücksichtigung der Gesundheit und des Wohlbefindens des Personals. Wenn Zimmermann in den von ihm geprüften Diensteinteilungen Härten nachzuweisen versucht, so dürfte weniger die Dienstvorschrift als ihre praktische Handhabung hieran schuld sein. Die Aufstellung richtiger Diensteinteilungen gehört übrigens zu einer der schwierigsten Aufgaben der Verwaltung. Von der Schwierigkeit, die in der Berücksichtigung der verschiedensten Umstände liegt, wird sich jemand, der der Sache fern steht, kaum jemals eine richtige Vorstellung machen können.

Charakteristisch für die Untersuchung Zimmermanns ist der Vergleich des Eisenbahndienstes mit dem Normalarbeitstag des gewerblichen Arbeiters. Für ein richtiges Verständnis seiner Darlegungen ist ein Eingehen in diese an vielen Stellen von ihm wiederholte Betrachtung unerläßlich. Im gewerblichen Leben, führt Zimmermann aus, werde unter dem Normalarbeitstag eine Arbeitszeit von bestimmter Dauer verstanden; im Eisenbahndienst sei dies anders; da der Dienst in der Regel ohne Unterbrechung Tag und Nacht sich abspiele und somit eine bestimmte Abgrenzung der Arbeit im allgemeinen nicht zulasse, so werde die tägliche Dienstdauer im Monatsdurchschnitt ermittelt und zwar so, daß die

Digitized by Google

Gesamtsumme der wirklich zu leistenden Dienststunden im Monat durch die volle Zahl der Monatstage — also einschließlich der Sonn- und Festtage — geteilt würde; bei dieser Rechnungsart ergebe sich dann allerdings in der Regel die nach der Dienstvorschrift im Monatsdurchschnitt als höchste Dienstdauer zugelassene Stundenzahl — z. B. für das Zugpersonal 11 Stunden, für das Lokomotivpersonal regelmäßig 10 Stunden; auf eine erheblich höhere durchschnittliche Stundenzahl komme man aber, wenn die Monatssumme nur durch die Zahl der wirklichen Arbeitstage — also unter Abzug der Ruhetage — geteilt würde; der gewerbliche Arbeiter arbeite im Monat z. B. $10 \times 26 = 260$ Stunden; der Lokomotivführer tue $10 \times 30 = 300$ Stunden Dienst im Monat, oder $1^1/_3$ Stunden täglich mehr Dienst wie der gewöhnliche Arbeiter.

So bestechend auch diese Ausführungen auf den ersten Blick scheinen mögen, so würde doch eine allgemeine Zurückführung der dienstlichen Beanspruchung auf den Normalarbeitstag in der Praxis unausführbar sein; eine Vergleichung des Eisenbahndienstes mit dem Normalarbeitstag des gewerblichen Arbeiters ist aus dem Grunde nicht zutreffend, weil der Eisenbahndienst in der Regel nicht die der industriellen Tätigkeit eigentümliche Intensität besitzt, und weil die Mehrzahl der eisenbahndienstlichen Arbeitsverrichtungen dem Personal längere Ruhepausen während der Arbeit gestatten. Soweit aber der Dienst im Einzelfall eine der industriellen Arbeit entsprechende körperliche und geistige Anspannung erfordert, ist es Sache einer richtigen Diensteinteilung, die Dienstzeit im Monatsdurchschnitt den Leistungen entsprechend zu bemessen. Denn, wie bereits hervorgehoben, die Bestimmungen über die planmäßige Dienstdauer des Personals normieren nur die Maximaldienstzeiten. „Typisch" ist also nur die durch die Eigenart des Eisenbahndienstes bedingte Rechnungsart. Aber aus dieser Rechnungsmethode folgt nicht, daß ein Lokomotivführer, der einen anstrengenden Dienst versieht, grundsätzlich länger dienstlich in Anspruch genommen werden soll, als ein gewöhnlicher Arbeiter. Auch hier kommt demnach alles auf eine richtige, den Verhältnissen entsprechende, praktische Handhabung der Bestimmungen an; es wird gewiß dagegen nichts einzuwenden sein, wenn die Praxis bei Bemessung der monatlichen Durchschnittsdauer eines an sich anstrengenden Dienstes den von Zimmermann hervorgehobenen Gesichtspunkt mit in Rechnung zieht.

Eine für die Beurteilung der sozialen Lage der Eisenbahnbediensteten wichtige Erscheinung ist die, daß die Eisenbahnverwaltung bei fast allen Beamten- und Arbeiterkategorien zu normalen Zeiten stets ein Überangebot von Kräften hat, und daß die Statistik einen sehr hohen Dienstaltersdurchschnitt der im Eisenbahndienst beschäftigten Arbeiter aufweist.

Digitized by Google

Nun ist dem Sozialpolitiker darin vollkommen Recht zu geben, daß ein solches Mehrangebot niemals dazu verleiten darf, Lohn und Gehalt tunlichst zu verkürzen und mit sozialen Einrichtungen und Verbesserungen nach Möglichkeit zurückzuhalten. Aber hier handelt es sich um die Frage: Sind die Eisenbahnbediensteten wirklich so schlecht gestellt, wie Zimmermann dies schildert? Und da kommt die Tatsache des überwiegenden Kräfteangebots und des langen Ausharrens der Arbeiter im Eisenbahndienst allerdings in Betracht. Zimmermann versucht freilich nachzuweisen, daß in dem Arbeiterstand der Eisenbahnverwaltung ein bedeutender Bruchteil sich befände, der bald nach dem Eintritt eine bittere Enttäuschung erfahre und sehr bald wieder freiwillig ausscheide. Dieser Nachweis ist ihm aber nicht gelungen. Denn es ist ihm der Umstand unbekannt geblieben, daß zur Bauzeit eine größere Zahl von Arbeitern vorübergehend eingestellt wird, um erheblichere Regiebauten, insbesondere den notwendigen Gleisumbau, auszuführen, und daß ferner jährlich ein bedeutender Prozentsatz zum Militärdienst einberufen wird. Mehr als 75 % aller Arbeiter aber sind ständig. Dies ist zweifellos eine sehr günstige Ziffer und hierunter befindet sich eine große Zahl von Arbeitern, die mehr als 25, 35 und 50 Jahr im Eisenbahndienst stehen. Die von Zimmermann selbst angeführten Ziffern, — nach denen im Jahre 1899 3 231 Arbeiter die für langjährige, treue Dienste ausgesetzte Belohnung erhielten, und zwar 2 756 für eine 25jährige, 457 für eine 35jährige und 18 für eine 50jährige Dienstzeit, — sprechen deutlich die Treue und Anhänglichkeit aus, die in dem Stamm der Eisenbahnarbeiter liegt und die hoffentlich nicht sobald daraus verschwinden wird. Würde aber ein so treues Ausharren im Dienste bis ins hohe Alter denkbar sein gegenüber einer Verwaltung, die sich ihrer Verantwortung und Pflicht gegenüber den Bediensteten nicht in vollem Maße bewußt wäre?

Die angeführten Mängel, das unzureichende Quellenmaterial, das Fehlen jeder historischen Betrachtungsweise, ungenügende Vergleichung und mangelnde Kenntnis von Momenten, die für die Beurteilung der bei der Eisenbahnverwaltung bestehenden Dienstverhältnisse wesentlich sind, beeinträchtigen bedauerlicherweise nicht unerheblich den wissenschaftlichen Wert der Zimmermannschen Abhandlung. So anerkennenswert auch sein mühevolles Streben erscheint, durch möglichst ins einzelne gehende Betrachtung ein lebenswahres Bild der sozialen Lage der Eisenbahnbediensteten zu geben, so wird man doch nicht sagen können, daß ihm dies gelungen ist. Es finden sich in dem von ihm entworfenen Bilde so erhebliche Verzeichnungen und unrichtige Farbentöne, daß von einer Porträtähnlichkeit auch nicht entfernt die Rede sein kann. Selbst der untere Eisenbahnbedienstete, der wahrlich kritisch genug veranlagt ist,

Digitized by Google

um nicht alles im rosigsten Lichte zu erblicken, wird verwundert sein über das Bild, das Zimmermann aus seiner Eisenbahn, der er mit Lust und Liebe ergeben ist, und die hier teilweise als eine Marteranstalt geschildert wird, gemacht hat. Wenn es für Zimmermann nicht möglich war, eine in allen Beziehungen erschöpfende Kenntnis der Eisenbahnverhältnisse zu erlangen, wenn er nur auf Grund der Abstraktion und mathematischen Methode und mit Hülfe von Angaben Dritter anstatt auf dem unmittelbaren Wege der eigenen Anschauung zu seinen Feststellungen gelangen konnte, so hätte er eine um so strengere Sichtung bei Abgabe seiner Urteile, insbesondere soweit sie die Frage schuldhafter Versäumnis sozialer Pflichten betreffen, vornehmen müssen. In der vorliegenden Form muß die Abhandlung Zimmermanns eine Reihe von Hoffnungen erwecken, deren Erfüllung auch beim besten Willen der Verwaltung nicht möglich ist, deren Nichterfüllung aber vom Personal auf den Mangel an Verständnis und Fürsorglichkeit der Vorgesetzten geschoben werden wird. Dadurch aber wird das zur guten und sicheren Durchführung des Betriebes unbedingt notwendige gegenseitige Vertrauen getrübt.

* * *

Dennoch hieße es nicht vorurteilslos handeln, wenn man im Hinblick auf den Standpunkt, den die Wissenschaft gegenüber der Schrift Zimmermanns einnehmen muß, über seine Arbeit einfach zur Tagesordnung übergehen wollte. Es erscheint dies umsoweniger angängig, als er seine Angaben zum großen Teil als die Meinung der Eisenbahnbediensteten hinstellt und seine Abhandlung in vielen Abschnitten einer Beschwerdeschrift gleicht, in der die sozialen Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung einer kritischen Beleuchtung unterzogen werden. An einer solchen Schrift kann eine Verwaltung, die für das Wohl und Wehe ihrer Angestellten sich verantwortlich fühlt, nicht stillschweigend vorübergehen; es bedarf vielmehr einer genauen Nachprüfung jedes einzelnen Punktes, der als Beschwerde über Verwaltungsvorschriften sich darstellt. Soweit die kritischen Ausführungen Zimmermanns einzelne Dienstbestimmungen betreffen, z. B. die Dienstdauer, die Ruhe, das Gehalt, Lohn, die etatsmäßige Anstellung, Pensionierung, Urlaub, Unterstützung, Belohnungen und Wohlfahrtseinrichtungen, handelt es sich um Fragen verwaltungstechnischer Natur. Ihre Prüfung und richtige Beantwortung kann nur von sachverständiger Seite, insbesondere den dazu berufenen Verwaltungsorganen, erfolgen. Auf dieses Gebiet kann Verfasser, der sich lediglich die Beurteilung der Zimmermannschen Arbeit vom rein wissenschaftlichen Standpunkt zur Aufgabe gestellt hat, nicht folgen. Nur die Bemerkung sei

Digitized by Google

gestattet, daß er bei unbefangener Prüfung den Eindruck gewonnen hat, daß bei einer Reihe von Fragen der von Zimmermann eingenommene Standpunkt nicht von vornherein als unrichtig bezeichnet werden kann. Zimmermann gibt Anregungen und schildert Einzelverhältnisse, deren Betrachtung unter dem von ihm gewählten Gesichtspunkt nicht ohne Interesse ist. Mögen auch seine Mitteilungen, Hinweise und Anregungen in ihrer Mehrzahl nicht neu sein, so geben sie einer vorurteilslos denkenden Verwaltung doch Anlaß zu erneuten Prüfungen und Erwägungen und werden, wie alle Anregungen zur Förderung und Besserung der Lage der Angestellten, von welcher Seite sie auch immer kommen mögen, als Mitbeteiligung an der der Verwaltung auf sozialem Gebiet obliegenden Aufgabe nur dankbar angenommen werden und dies umsomehr, als daran nicht gezweifelt wird, daß der Verein für Sozialpolitik bei Veröffentlichung der Zimmermannschen Schrift nur von guten Absichten geleitet worden ist. Nach Ansicht des Verfassers verdienen folgende die Hygiene der Dienst- und Ruhezeit betreffenden Ausführungen von allen Anregungen, die Zimmermann gibt, die meiste Beachtung:

Bereits oben wurde ausgeführt, daß die Frage, ob das Personal dienstlich zu sehr in Anspruch genommen sei, in dieser Allgemeinheit sich überhaupt nicht beantworten lasse, daß diese Frage vielmehr nur individuell — für jeden Dienstzweig und jede Diensteinteilung — besonders geprüft und beantwortet werden könne. Zur allgemeinen Kennzeichnung der eisenbahndienstlichen Beanspruchung läßt sich aber vielleicht doch folgendes sagen: Die Anstrengung des Dienstes liegt weniger in der besonderen Art der Arbeitsverrichtung, als vielmehr bei dem größten Teil des Personals in der Unregelmäßigkeit des Lebens, die der Eisenbahndienst mit sich bringt, in dem steten Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst und der häufigen Ausübung des Nachtdienstes. Es gibt wohl kaum einen Beruf, der in dieser Hinsicht gleiche Anforderungen an den menschlichen Körper stellt wie der Eisenbahndienst. „Der menschliche Körper," sagt Zimmermann S. 38, „ist in seinen Arbeitsfunktionen auf den lichten Tag, in seinem Ruhebedürfnis auf die Nacht angelegt. Die Tagesruhe ist kein Äquivalent des Nachtschlafes." Wenn man berücksichtigt, daß die Gesundheit des Menschen in der Hauptsache auf einer Regelmäßigkeit der Lebensweise, insbesondere auf richtiger Verteilung von Ruhe und Arbeit beruht, so wird man sich der Wahrnehmung nicht verschließen dürfen, daß der mit viel Nachtarbeit verbundene Eisenbahndienst große Anforderungen an die Rüstigkeit der Eisenbahnbediensteten stellt und die Gesundheit minder kräftiger Naturen stark beeinträchtigt. Zimmermann ist der Ansicht, daß die Vorschriften über die planmäßige Dienstdauer und Ruhe des Personals diesen für die

Digitized by Google

Eisenbahnbediensteten ungünstigen Wirkungen des Dienstes noch nicht hinreichend Rechnung trügen, insbesondere sei die Bestimmung, wonach auf eine längere Dienstschicht in der Regel eine längere Ruhe in der Heimat folgen solle, die soweit als möglich in die Nachtzeit zu legen sei, zu dehnbar. In der Tat erscheint die richtige Regelung des Nachtdienstes als eine der wichtigsten, aber zugleich auch wohl schwierigsten Probleme, an dessen Lösung zu arbeiten die soziale Pflicht gebietet.

Eine weitere beachtenswerte Ansicht entwickelt Zimmermann für die Gewährung von Ruhetagen. Nach der Dienstvorschrift soll jeder im Betriebsdienst ständig beschäftigte Beamte monatlich mindestens zwei Ruhetage von mindestens vierundzwanzigstündiger Dauer erhalten. Zimmermann führt aus, daß ein Ruhetag von 24 Stunden als vollwertige Ruhe nicht anzusehen sei, weil darin die Ruhe nach dem vorangegangenen Dienst oder die Ruhe vor dem kommenden Dienst enthalten sei, sodaß die Zeit für die eigentliche Erholung und das Leben in der Familie zu gering erscheine im Vergleich zu der Ruhe, die der gewöhnliche gewerbliche Arbeiter während des 36stündigen Sonn- und Festtages genieße. Er rügt ferner, daß die Mindestzahl von zwei Ruhetagen im Monat gegenüber den 4 oder 5 Ruhetagen, die dem gewerblichen Arbeiter zuständen, nicht ausreiche. Zimmermann übersieht hierbei allerdings, daß der gewerbliche Arbeiter an den Sonn- und Festtagen keinen Lohn bezieht, während die Eisenbahnbeamten und Hülfsbeamten auch an den Ruhetagen ihr Gehalt oder ihren Lohn gezahlt erhalten. Indessen wird man ihm ohne weiteres zugeben, daß die Eigenart des Eisenbahndienstes, die teilweise sehr langen Einzelschichten, der häufige Nachtdienst, das oft tagelange Fernsein vom Hause, die mangelhafte Ruhe in den Übernachtungsräumen und am Tage zu Hause, die Unregelmäßigkeit des Lebens gerade für das Eisenbahnpersonal eine ausgiebige Erholung und Ruhe erforderlich erscheinen lassen. Tatsächlich ist aber auch die Verwaltung bestrebt, in stets zunehmendem Maße den Bediensteten zahlreichere und längere Ruhen zu gewähren.

* * *

Der Schwerpunkt der Zimmermannschen Arbeit dürfte in den Ausführungen liegen, in denen er die sozialen Elemente des Verhältnisses der höheren Verwaltungsorgane zu den unteren Eisenbahnbediensteten behandelt. Sie finden sich in dem Kapitel „das Arbeiterverhältnis im preußischen Staatsbahnbetriebe", S. 161, in der Schlußbetrachtung S. 264 und in dem in der „Sozialen Praxis" Bd. XII No. 5 enthaltenen Aufsatz. Zimmermann kommt zu dem Schluß, daß es in dem Arbeitsorganismus der preußischen Staatseisenbahnverwaltung an einer direkten, unbeeinfluß-

Digitized by Google

ten Verständigung zwischen den leitenden Beamten und den Arbeitern des Betriebes fehle; unter den heutigen Verhältnissen sei die Verwaltung nur sehr schwer imstande, die Verhältnisse in den breiten Arbeiter- und Unterbeamtenschichten in unmittelbarer Deutlichkeit kennen zu lernen und genau zu kontrollieren, ob das, was sie anordnet, vernunftgemäß überall in verständiger Anpassung an die einzelnen örtlichen Verhältnisse ausgeführt werde, und sich weiterhin zu überzeugen, wie weit ihre Verordnungen in der Praxis eigentlich wirken; mit dem schönen Fonds von Disziplin und Zufriedenheit, der die Massen beseele, müsse man vorsichtig wirtschaften; die mancherlei Reibungen, durch die etwaige Zündstoffe zur Entflammung gebracht werden könnten, müßten beseitigt werden; dazu sei es nötig, daß man die Wünsche kennen lerne und den Eisenbahnbediensteten Gelegenheit gebe, ihre Klagen und Wünsche bestimmter und rückhaltloser als bisher zur Geltung zu bringen; die leitenden Verwaltungsbehörden müßten die ihnen sicherlich sehr erwünschte Kenntnis der sozialen Einzelheiten, die von einschneidender Wirkung für die Arbeiterschaft seien, gewinnen und das Feld für die Betätigung ihres sozialpolitischen Wollens aufklären; allerdings würden die dann sich ergebenden Reformen Geld kosten, aber diese Ausgaben würden niemals gegen das Prinzip einer gesunden Sparsamkeit in der Betriebsverwaltung verstoßen, sie würden sich vielmehr hundertfach bezahlt machen durch den Dank der Eisenbahner, die ihre Pflicht nur um so freudiger tun würden und um so leistungsfähiger werden würden, je gesünder sie arbeiten und mit ihren Familien leben könnten; solchen Arbeitern dürfe auch der Staat und das Publikum Leben und Güter um so ruhiger anvertrauen.

Es gibt wohl keine Eisenbahnverwaltung, am wenigsten eine staatliche, die, sofern sie es mit ihrer sozialen Pflicht überhaupt ernst meint, das in den letzten Worten angedeutete soziale Ziel nicht auf ihr Programm der sozialen Fürsorge setzen würde. Die Frage kann immer nur die sein: auf welchem Wege gelangt man zu diesem Ziel?

Zur Beseitigung der Mißstände, die nach seiner Meinung aus dem Mangel einer ausreichenden Fühlung zwischen Verwaltung und Untergebenen herrühren, empfiehlt Zimmermann in erster Linie die freie Organisation der Arbeiter und die Gewährung des unbeschränkten Koalitionsrechts. Allerdings hat er diese wichtige Frage nur gestreift; er hat es, wie er in dem erwähnten Aufsatz der Sozialen Praxis sagt, absichtlich vermieden, das für Preußen noch ungeklärte Problem der Koalition der Eisenbahner aufzurollen; dazu sei besser, meint er, erst spezielle Voruntersuchungen in den Nachbarländern, die die Koalitionsfreiheit seit Jahren gewähren, anzustellen, ehe man die Öffentlichkeit von ihrer Möglichkeit zu überzeugen unternehmen könnte. Diese Vorsicht war sehr

Digitized by Google

weise. Denn, als Zimmermann sein Werk verfaßte, war von dem allgemeinen Ausstand der holländischen Eisenbahnbediensteten noch nicht die Rede. Angesichts der in Holland bewiesenen Tatsache, daß es den Eisenbahnbediensteten möglich ist, im Wege des Ausstandes innerhalb weniger Stunden in einem Land den gesamten Verkehr, Betrieb, Handel und Industrie lahm zu legen und das Land wehrlos zu machen, angesichts der daraus sich für den Staat ergebenden politischen und wirtschaftlichen Folgen würde es Zimmermann schwer fallen, heute noch die Öffentlichkeit von der Unschädlichkeit und Ungefährlichkeit der unbeschränkten Koalitionsfreiheit in einem Staatseisenbahnbetrieb zu überzeugen. Das Problem des Koalitionsrechts der Eisenbahnbediensteten ist durch die Vorgänge in Holland wesentlich geklärt worden. Wohl dem Staat, der es nicht nötig hat, nachträglich im Wege der Gesetzgebung Versäumnisse auf diesem Gebiet wieder gut zu machen. Für das Deutsche Reich und Preußen wird ein nachträglicher Gesetzesakt zum Schutze des Eisenbahnverkehrs gegen die aus der Koalition sich ergebenden Gefahren voraussichtlich nicht notwendig sein.

Die Frage des Koalitionsrechts der Eisenbahnarbeiter ist in letzter Zeit viel erörtert worden. Man behauptet, die Staatseisenbahnverwaltung beschränke den Eisenbahnarbeitern das durch die Reichsgewerbeordnung allen Arbeitern gewährleistete Recht der Koalition. Es dürfte nicht zu viel gesagt sein, wenn man darauf erwidert, daß diese Behauptung, soweit sie überhaupt sachlichen Gründen entspringt, auf einer Vermengung unklarer Rechtsanschauungen beruht. Das sogenannte Koalitionsrecht des § 152 der Reichsgewerbeordnung, welcher lautet:

> „Alle Verbote und Strafbestimmungen gegen Gewerbetreibende, gewerbliche Gehülfen, Gesellen oder Fabrikarbeiter wegen Verabredungen und Vereinigungen zum Behufe der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen, insbesondere mittelst Einstellung der Arbeit oder Entlassung der Arbeiter, werden aufgehoben“

besagt nichts weiter, als daß Strafverbote der Vereinigung der Gewerbetreibenden und gewerblichen Arbeiter nicht mehr entgegenstehen sollen. Derartige Strafbestimmungen haben in früherer Zeit in großer Zahl bestanden. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob und in welchem Umfang das für die Eisenbahnarbeiter in der preußischen Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 § 182 (Ges.-S. S. 41) ausgesprochene Koalitionsverbot noch heut zu Recht besteht. Denn die im § 152 der Reichsgewerbeordnung ausgesprochene Beseitigung der früheren Koalitionsverbote bezieht sich lediglich auf das Gebiet des öffentlichen Rechts. Die Schranken, die das öffentliche Recht auf Grund jener Strafbestimmungen der Koalition

Digitized by Google

entgegen zu stellen vermochte — dazu gehören insbesondere auch alle auf diese Verbote gestützten polizeilichen Maßnahmen — sind durch § 152 beseitigt worden. Auf die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, insbesondere auf die Frage der Auswahl der Arbeiter und ihrer Entlassung hat § 152 keinen Einfluß. Das Koalitionsrecht bedeutet vielmehr nur die Befreiung von Einschränkungen öffentlich-rechtlicher Art. Noch ist es das Recht jedes Arbeitgebers wie jedes Arbeiters — und dieses Recht läßt sich durch gesetzliche Bestimmungen nicht beschränken, — sich den Arbeiter und den Arbeitgeber zu wählen, der für ihn geeignet ist und seinen Wünschen entspricht. Wenn die Eisenbahnverwaltung solche Arbeiter nicht anstellt oder im Kündigungwege aus ihrem Betrieb ausschließt, die, weil sie sich ordnungsfeindlichen Bestrebungen anschließen, nicht die für einen Staatseisenbahnbediensteten unbedingt erforderlichen Eigenschaften der Treue und Verläßlichkeit zu besitzen scheinen, und wenn sie diesen ihren Willen durch allgemeine Anordnungen kund tut, so befindet sie sich in ihrem guten Recht, das ihr niemand streitig machen kann. Das und nicht mehr tut die Staatseisenbahnverwaltung; sie ist aber so zu handeln verpflichtet, weil sie für die Aufrechterhaltung des Betriebes, den sie im öffentlichen Interesse führt, verantwortlich ist. Kein Arbeiter ist gezwungen, den Dienst bei der Staatseisenbahnverwaltung zu übernehmen oder länger, als ihm behagt, darin zu bleiben; aber niemand kann und darf zwei Herren dienen. Wie man hiernach von einer Einschränkung oder gar einer Verletzung des Koalitionsrechts sprechen kann, ist schlechterdings nicht verständlich.

Um die Rechtslage bezüglich der Koalition der Eisenbahnarbeiter vollständig darzustellen, bedarf es aber noch folgender Ausführungen:

Titel VII der Reichsgewerbeordnung regelt die Verhältnisse der gewerblichen Arbeiter (Gesellen, Gehülfen, Lehrlinge und Fabrikarbeiter). Lediglich diesen Personen wird durch § 152 daselbst das Koalitionsrecht — das heißt das Recht zu Verabredungen und Vereinigungen zum Behuf der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen insbesondere mittelst Einstellung der Arbeit — zugestanden; dieses Recht ist den Eisenbahnarbeitern nicht eingeräumt worden. Denn die Reichsgewerbeordnung findet nach § 6 a. a. O. auf die Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung. Wäre hierüber noch ein Zweifel, so wird er beseitigt durch die Bestimmung des § 154 Abs. 3 der Reichsgewerbeordnung, der das Koalitionsrecht den Bergarbeitern besonders einräumt. Das rechtliche Verhältnis des Bergwerkbetriebes zu der Gewerbeordnung ist das gleiche wie das des Eisenbahnunternehmers; er ist den Bestimmungen der Gewerbeordnung im allgemeinen nicht unterworfen. Hätte man nun den Eisenbahnarbeitern in gleicher Weise wie den Bergarbeitern das unbe-

Digitized by Google

schränkte Koalitionsrecht gewähren wollen, so hätte es der nämlichen, ausdrücklichen Gesetzesbestimmungen bedurft.[1])

Hiernach ist die Staatseisenbahnverwaltung berechtigt, ihren Arbeitern die Teilnahme an Bestrebungen zu verbieten, deren ausgesprochener oder mutmaßlicher Endzweck die Arbeitseinstellung ist. Da nämlich den Eisenbahnarbeitern das Koalitionsrecht durch das Gesetz nicht zugestanden worden ist, sind alle Anordnungen sowie alle vertraglichen Bestimmungen, die die Koalition beschränken oder ausschließen, rechtlich zulässig. Die Arbeiter, die in den Dienst der Staatseisenbahnverwaltung eintreten, verpflichten sich durch den Arbeitsvertrag freiwillig und in rechtlich statthafter Weise, sich von allen ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen fern zu halten (§ 2 Z. 3 der gemeinsamen Bestimmungen für alle Arbeiter). Dazu gehören auch Vereinigungen, deren Zweck die eventuelle Arbeitseinstellung ist. Denn begrifflich bedeutet in einem Staatsbetrieb die Drohung mit einem Ausstand und der Ausstand selbst eine Auflehnung gegen den Staat und seine Einrichtungen.

Daß der Staat sich in dieser Frage voll auf den Boden des Rechtes stellt, wird ihm im Ernst niemand verdenken können. Denn welche Regierung möchte die Verantwortung übernehmen, wenn dadurch, daß unter Aufgabe eines bestehenden Rechts den staatlichen Arbeitern ein Geschenk gemacht wird, über das sie durch gelegentliche Arbeitseinstellung zu quittieren vermöchten, Zustände herbeigeführt werden, die die höchste Gefahr für den Staat, namentlich in seinem Bestand gegenüber auswärtigen Mächten in sich schließen?[2])

Man darf aber füglich auch fragen, ob die Erlangung günstiger Arbeitsbedingungen allein im Wege der Koalition, also durch Kampfstellung, möglich ist, oder ob hierzu nicht noch andere Mittel denkbar sind. Von mancher Seite wird allerdings nur die Geltendmachung und Entfaltung der Macht als das einzige Mittel für sozialen Fortschritt und deswegen die Gewährung der Koalitionsfreiheit und zwar für alle Arbeiter als eine Forderung der Gerechtigkeit angesehen. Es kann dahingestellt bleiben, ob diese Annahme für das Gebiet der privaten Arbeit in allen Fällen zutreffend ist. Unrichtig erscheint die Ansicht in dem Falle, wenn der Staat der Arbeitgeber ist. In einem geordneten Staatswesen erscheint

[1]) Vgl. den Kommentar von Landmann zur Reichsgewerbeordnung zu § 6 und 152 des Gesetzes.

[2]) Selbst Löning, der im übrigen ein eifriger Verfechter des Koalitionsrechts ist, muß zugeben, daß die Frage einer besonderen Prüfung bedürfe, ob nicht aus Gründen des öffentlichen Wohles eine Beschränkung des Koalitionsrechts der Eisenbahnarbeiter notwendig sei. (Vgl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Verhandlungen von 1897 Bd. 76 S. 261 und 314.)

Digitized by Google

ein friedlicher Ausgleich der Gegensätze und eine Befriedigung berechtigter Wünsche staatlicher Arbeiter nicht nur tatsächlich möglich, sondern auch rechtlich geboten. Der Organismus des staatlichen Eisenbahnunternehmens stellt gewissermaßen an sich schon insofern eine soziale Gliederung dar, als niemand an dem Gewinn des Unternehmens selbst geschäftlich beteiligt ist und bis auf den Arbeiter jeder Vorgesetzte zugleich Untergebener ist. Dem Arbeiterpersonal steht also nicht die Macht gegenüber, die das Unternehmen allein für sich ausbeuten will, sondern lediglich der Staat selbst, dessen soziales Wollen nur durch die Rücksichten auf politische und allgemeine Interessen bestimmt wird. Der Egoismus eines privaten Arbeitsgebers, der berechtigte Forderungen seiner Arbeiter nicht anerkennen will, kann unter Umständen nur gewaltsam, also durch den Ausstand gebrochen werden. Die Wünsche der im Staatsbetrieb angestellten Arbeiter zu befriedigen, steht nichts im Wege, sobald ihre Berechtigung festgestellt ist. Da die Regelung der Dienst- und Lebensverhältnisse der staatlichen Arbeiter durch den Willen der Allgemeinheit erfolgt, können Bestrebungen, die auf einen Ausstand gerichtet sind, als sozial gerechtfertigte Maßnahmen nicht erachtet werden.

Als ein der Arbeiterorganisation gleichkommendes Mittel, um die nach seiner Meinung notwendige Fühlung zwischen Verwaltung und unteren Bediensteten herzustellen, empfiehlt Zimmermann die Anstellung von Gewerbeinspektoren, denen die Beamten ihr Anliegen vorzubringen hätten. Er weist dabei namentlich auf die in England zum Schutze der Arbeiter getroffenen Kontrolleinrichtungen hin, wonach eine selbständige Behörde, das Handelsamt, die vertraulich eingereichten Beschwerden der Angestellten prüfe, bei den Eisenbahngesellschaften darüber Erkundigungen einziehe und schließlich eine seinem Ermessen billig erscheinende Regelung der Verhältnisse verlange.

Zimmermann hat offenbar gar keine Kenntnis davon erlangt, in welcher Weise schon jetzt für eine fortgesetzte Beaufsichtigung der sozialen Verhältnisse der Angestellten gesorgt und welche Tätigkeit von der Verwaltung seit jeher entfaltet worden ist, um stets in lebendiger Fühlung mit den Interessen und Wünschen der Beamten und Arbeiter zu bleiben. Hätte Zimmermann auch nur einen Blick in die Organisation der höheren Verwaltung getan, so hätten ihm die für diese Zwecke geschaffenen Einrichtungen nicht entgehen können, er hätte vor allem auch die Einrichtung des bei jeder Eisenbahndirektion bestehenden sogenannten Wohlfahrtsdezernats gefunden, dessen Inhaber insbesondere die Aufgabe hat, die Fürsorgeeinrichtungen, die seiner Verwaltung und Obhut anvertraut sind, zu fördern und auszugestalten. Im Gegensatz zu den Verwaltungsorganen privater Betriebe, die an dem geschäftlichen Ergebnis des Unter-

Digitized by Google

nehmens unmittelbar finanziell beteiligt sind, hat kein Beamter ein Interesse an übermäßiger Inanspruchnahme des ihm unterstellten Personals oder Beschränkung seiner Einkommensverhältnisse. Jedem Arbeiter steht das Beschwerderecht in der Regel durch drei Instanzen und zwar bis zur höchsten Verwaltungsstelle zu. Während die Privatunternehmer zu keinerlei Veröffentlichungen über die Arbeits- und Lohnverhältnisse ihrer Angestellten verpflichtet sind, spielt sich der Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung, die in keiner Weise etwas zu verheimlichen oder zu bemänteln hat, vor der breitesten Öffentlichkeit ab, insbesondere werden die Dienst- und Einkommensverhältnisse der Beamten und Arbeiter in den öffentlichen Sitzungen des Landtages bis in die kleinste Einzelheit erörtert. Aus diesen Gründen würden die von Zimmermann vorgeschlagenen, für die Privatbetriebe eingeführten staatlichen Kontrollorgane vollkommen zwecklos sein. Denn der mit einer solchen speziellen Aufsicht betraute Beamte würde nicht mehr Pflichten haben, als alle übrigen Beamten auch. In gleicher Weise erscheint der Hinweis Zimmermanns auf die englischen Einrichtungen verfehlt, die auf unsere Verhältnisse schon aus dem Grunde nicht anwendbar sein würden, weil sie auf das reine Privatbahnsystem zugeschnitten sind.

Trotzdem kann nach Ansicht des Verfassers der Frage einer unmittelbaren Aussprache der Verwaltung und unteren Bediensteten über die von letzteren erhobenen Wünsche und Forderungen unter den heutigen Verhältnissen eine gewisse Bedeutung nicht abgesprochen werden. Das Bestreben der Beamten und Arbeiter nach Vereinigung und Organisation sowie nach Vertretung ihrer Ansprüche in und mittelst der Öffentlichkeit macht sich in immer breiterem Umfange geltend und hat bereits einen Grad erreicht, der zu Bedenken Anlaß gibt. Es kann doch füglich bezweifelt werden, ob die jetzige Art und der Ton einer Reihe der die Interessen einzelner Beamtenkategorien vertretenden Fachorgane mit einem Verwaltungswesen noch vereinbar sind. Und wohin soll es schließlich führen, wenn jede Beamtenkategorie vor der Öffentlichkeit in Zeitschriften oder in Landtagspetitionen die ihr zufallenden Aufgaben und Leistungen als die wichtigsten und schwierigsten und dementsprechend die von ihr erhobenen Ansprüche als vor allen anderen berechtigt hinstellt? Nicht minder lebendig ist unter den Arbeitern das Bestreben, sich zu vereinigen, um hierdurch ihren Wünschen einen entsprechenden Ausdruck zu geben. Es ist aber das Zeichen eines gesunden und kraftvollen Verwaltungskörpers, wenn es ihm gelingt, die in ihm auftretenden, unvermeidlichen Reibungswiderstände durch und in sich selbst zu überwinden, dergestalt, daß die Bildung gegensätzlicher Interessenverbindungen, die Erörterung angeblicher Mißstände in Fachzeitschriften oder die Vor-

Digitized by Google

bringung von Petitionen in der Hauptsache sich von selbst erledigen oder überflüssig werden. Nach Ansicht des Verfassers handelt es sich darum, durch unmittelbaren Verkehr mit den unteren Bediensteten die Beschwerden, die das Einkommen, die dienstliche Beanspruchung, Wohnungs- und andere Wohlfahrtsangelegenheiten betreffen, zu prüfen, sachlich zu erörtern und die Bediensteten, soweit ihre Wünsche nach der Entscheidung der maßgebenden Verwaltungsinstanz unerfüllbar sind, über die Gründe der Ablehnung aufzuklären und von der Unerfüllbarkeit selbst zu überzeugen. Hierdurch würde den Koalitionsgelüsten sowie dem Streben nach Flucht in die Öffentlichkeit, die in einem geordneten Verwaltungswesen doch nur immer als letzte Hülfe in Anspruch genommen werden sollte, zum größten Teile der Boden entzogen werden. Vor allem würde das Mißtrauen in das Verständnis und den guten Willen der höheren Verwaltungsorgane, das man bei den Bediensteten unter den jetzigen Verhältnissen auf einer der Verwaltung feindlich gegenüberstehenden Seite künstlich zu nähren sucht, auf diese Weise beseitigt werden. Es ist hier nicht der Ort, praktische Vorschläge zu machen, in welcher Art eine solche Aussprache der Verwaltung mit den unteren Bediensteten ermöglicht werden könnte; nur das sei gestattet, hervorzuheben, daß ein solches aus der Eisenbahnverwaltung selbst hervorgehendes und in ihr selbst sich abspielendes Vermittlungsverfahren, weil es der Eigenart des Eisenbahnorganismus sich anpaßt und die dabei beteiligten Beamten und Bediensteten die Verhältnisse aus eigener Anschauung und Erfahrung zu beurteilen imstande sind, den Vorzug verdient vor den den Eisenbahnverhältnissen fremd und verständnislos gegenüberstehenden Kontrollbehörden und Revisionsbeamten.

* * *

Eine erschöpfende Beurteilung der sozialen Verhältnisse der Staatseisenbahnbediensteten darf aber auch die wirtschaftlichen und ideellen Kräfte nicht übersehen, die in der Gesamtheit der in dem Arbeitsorganismus vereinigten Angestellten liegen. Die Hauptaufgabe des Staates in sozialer Hinsicht wird stets in einer richtigen, den Lebensverhältnissen entsprechenden Normierung der Gehalts-, Lohn- und Pensionssätze sowie in einer vernünftigen und wohlwollenden Regelung der dienstlichen Beanspruchung erblickt werden müssen. Als Gebiet der sozialen Fürsorge des Staates kommen weiter das Unterstützungs-, Remunerations- und Freifahrtwesen sowie die Frage der freien ärztlichen Behandlung, der Schaffung von Einrichtungen zur Förderung der Gesundheit, Erleichterung und Sicherheit bei Ausübung des Dienstes, der Herstellung von Wohnungen und sanitärer Anstalten u. dergl. in Betracht. Die soziale

Digitized by Google

Betätigung des Staates kann sich hiernach nur auf die wichtigsten, allgemeinen, fürsorglichen Einrichtungen und Wohlfahrtsveranstaltungen erstrecken. Daneben aber bleibt noch ein reiches Feld der Fürsorge für die persönlichen Bedürfnisse der Eisenbahnbediensteten, zum Beispiel auf Kreditgewährung, Spargelegenheit, Versicherung gegen Todesfall, gegen Brandschaden, auf billigen Warenbezug sowie auf Befriedigung geistiger und geselliger Interessen. Der Staat wird kaum jemals in der Lage sein, eine so weitgehende, den speziellen Bedürfnissen des einzelnen entsprechende Fürsorge zu treffen. Deswegen bleibt der Kreis dieser persönlichen Fürsorge zweckmäßig der Selbsthülfe überlassen. Es unterliegt keinem Zweifel, und die Erfahrung hat es bereits bestätigt, daß in der Zusammenfassung und Sammlung der in einer Vereinigung der Eisenbahnbediensteten liegenden, gemeinsamen Wirtschaftsinteressen eine große wirtschaftliche Kraftentfaltung liegt, vermöge deren die Lage des einzelnen wesentlich gefördert werden kann. Diese auf der Kredit- und Zahlungsfähigkeit, der Zuverlässigkeit und Intelligenz der Mehrheit der Eisenbahnbediensteten beruhenden Wirtschaftskräfte auszulösen und für den einzelnen dienstbar zu machen, ist der Zweck der Eisenbahnvereine. Diese sind in der Lage, zum mindesten die gleichen wirtschaftlichen Vorteile zu bieten, wie die genossenschaftlichen und gewerkschaftlichen Verbände, soweit diese ähnliche Wirtschaftseinrichtungen in den Bereich ihrer Verbandszwecke gezogen haben. Zimmermann scheint den Eisenbahnvereinen keinen Geschmack abgewinnen zu können; er vermißt die gewerkschaftliche Gliederung und nimmt besonders daran Anstoß, daß auch höhere Beamte Mitglieder der Vereine sind oder den Vorsitz führen. Dieser Anstoß erscheint um so befremdlicher, als Zimmermann an anderer Stelle wiederholt die zwischen den höheren Beamten und den unteren Angestellten angeblich bestehende Kluft hervorhebt. Hier hätte Zimmermann, wenn er sonst keine Gelegenheit dazu hatte, doch erfahren können, daß der gute Geist der Solidarität sich nicht auf die unteren Bediensteten allein erstreckt. Das soziale Bindemittel besteht darin, daß in diesen Vereinen sämtliche Vorgesetzte mit ihren Untergebenen, Beamten wie Arbeitern, vereinigt sind, und auch im geselligen und wirtschaftlichen Verkehr einander näher treten. Auf diese Weise können Schroffheiten und Ungleichheiten, die der Dienst mit sich bringt, unbeschadet der Disziplin ausgeglichen und das Gefühl der Zusammengehörigkeit, der Gemeinsamkeit der Interessen und der Aufgaben, sowie das Gefühl der Pflicht zu gegenseitiger Unterstützung wesentlich gefördert werden. Zimmermann wird aber weiter auch nicht bestreiten können, daß die Vereinigung der Eisenbahnbediensteten, und zwar der Beamten und Arbeiter aller Dienstzweige, sozialer ist, als die Absonderung der einzelnen Beamten-

Digitized by Google

und Arbeiterklassen zu Einzelverbänden, die in eifersüchtiger Wahrung ihrer besonderen Standesinteressen sich mitunter scharf gegenübertreten und die, wie die Erfahrung lehrt, nicht die unmittelbaren, dem Bedürfnis des einzelnen entsprechenden Vorteile bieten, wie die den örtlichen und persönlichen Bedürfnissen der Mitglieder sich anpassenden Eisenbahnvereine.

Vom rechtlichen und sozialen Standpunkt betrachtet, liegt die Sache aber nun so: wenn die Eisenbahnbediensteten sich zum Zwecke gegenseitiger Unterstützung in den Eisenbahnvereinen zusammenschließen, so gereicht dies zwar in erster Linie jedem einzelnen zum Vorteil; das Endergebnis aber, nämlich die dadurch erzielte Verbesserung der wirthschaftlichen Lage, das gesteigerte Solidaritätsgefühl, die vermehrte Geistes- und Gemütsbildung kommt mittelbar auch dem Staat als Unternehmer zugute. Denn die ihm obliegende soziale Fürsorge wird dadurch wesentlich erleichtert, gleichzeitig erlangt er den Vortheil, zufriedenere, leistungsfähigere Beamten und Arbeiter zu erhalten und ein stärkeres Arbeitsangebot zu bekommen. Das Verhältnis gleicht somit — um das Bild des bürgerlichen Rechtes zu gebrauchen — einer „Geschäftsführung, die dem Interesse und dem wirklichen oder mutmaßlichen Willen des Geschäftsherrn entspricht," und die den letzteren zum Ersatz der Aufwendungen verpflichtet. Wenn daher der zur Ausübung sozialer Fürsorge verpflichtete Staat die ihm durch die Eisenbahnvereine zugewiesenen Vorteile in gewisser Weise durch Gegenleistungen ausgleichen würde, so könnte dies auch unter dem Gesichtspunkt des Etatsrechts nur als gerechtfertigt bezeichnet werden. Hiernach würde in Frage kommen, von Staatswegen den Eisenbahnvereinen und zwar nach Maßgabe der Leistungen, die jeder Verein auf dem Gebiet der Beamten- und Arbeiterfürsorge ausführt, eine unmittelbare Unterstützung angedeihen zu lassen. Um nur einige wenige Beispiele anzuführen: Die von den Eisenbahnvereinen gegründeten, gerade auch von Arbeitern viel benutzten Büchereien gewähren, indem sie die Bildung und Kenntnis der Arbeiter vermehren und dadurch ihre Brauchbarkeit erhöhen, mittelbar auch der Verwaltung Nutzen. Das gleiche gilt aber auch von Vereinseinrichtungen, die die materielle Lage der unteren Bediensteten und ihrer Angehörigen verbessern und das Familienleben fördern, wie die Einrichtung der Hauspflege, Wöchnerinnenunterstützung, Errichtung von Haushaltungsschulen, Kinderhorten, Herstellung von Versammlungs-, Erholungsräumen und Spielplätzen, vornehmlich aber auch von der Gründung von Spar- und Darlehnskassen, da durch keine Einrichtung die wirtschaftliche Lage mehr gehoben werden kann als durch Gewährung von Kredit, der den Bediensteten heutzutage, wenn überhaupt, dann nur gegen sehr hohe Zinsen und unter Bedingungen gegeben wird, die ein

Digitized by Google

große Gefahr dauernder Verschuldung in sich schließen. Wie der private Arbeitgeber für solche Zwecke Geld aufwendet, und zwar indem er auch sein eigenes Interesse dabei im Auge hat, so kann es auch nicht zweifelhaft sein, daß der Staat berechtigt ist, derartige Einrichtungen zu fördern und zu unterstützen.

Es ist vorauszusehen, daß eine wirksame, staatliche Unterstützung der Eisenbahnvereine bei solchen Geschäftsleuten Anstoß erregen wird, die die wirtschaftliche Lage der unteren Bediensteten, die bisher noch keinem Vereine angehörten, auszunutzen gewohnt waren. Sie fühlen sich naturgemäß geschädigt, wenn die Beamten und Arbeiter in dem Eisenbahnverein einen wirtschaftlichen Halt finden. Diesen Beschwerden würde gegenüberzuhalten sein, daß der Staat als Arbeitgeber und Unternehmer für die von ihm angestellten Beamten und Arbeiter zu sorgen berechtigt und verpflichtet ist, daß ihm das Wohl dieser näher liegen muß, als die Rücksicht auf die Erwerbskreise, die das dem Spiel der freien Kräfte unterworfene Erwerbsgeschäft zu ihrem Lebensberuf gemacht haben, sowie daß die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage seiner Angestellten wiederum der Allgemeinheit, dem Kreis und der Gemeinde zum Vorteil gereicht.

Die Eisenbahnvereine bieten dem Willen zur Betätigung sozialer Bestrebungen ein reiches Feld. Es ist ein ergiebiger und fruchtbarer Boden. Denn der Sinn und die Fähigkeit der Eisenbahnbediensteten, auf diesem Gebiet gutes zu leisten, ist in reichem Maße vorhanden. Freilich bedarf der Boden guter Bestellung und sorgsamer Behandlung. Fühlen sich aber die Angestellten in dem Verein, den sie sich selbst geschaffen haben, in dem sie alle ohne Rücksicht auf Rang und Dienststellung vereinigt sind und der ihnen wesentliche Vorteile materieller wie ideeller Art bietet, heimisch und wohl, dann werden sie fremden Einflüssen weit weniger zugänglich sein und das Streben nach Sondervereinigung wird mehr und mehr in den Hintergrund treten.

* * *

Die vorstehenden Ausführungen, namentlich soweit sie das Koalitionsrecht, die Interessenvertretung und die Bildung von Eisenbahnvereinen betreffen, werden erkennen lassen, daß die sozialen Verhältnisse in einem Staatsbetrieb in wesentlichen Beziehungen doch unter anderen Gesichtspunkten betrachtet werden müssen, als die Lage der in Privatbetrieben Angestellten und daß dementsprechend auch die soziale Fürsorge des Staates in mancher Hinsicht eine andere Form annehmen muß, wie die der privaten Arbeitgeber für ihre Arbeiter. Während die soziale Fürsorge auf dem Gebiet der privaten Arbeit mehr oder minder das Produkt

Digitized by Google

des durch die Arbeiterkoalition ausgeübten Druckes ist, oder, sofern sie freiwillig geschieht, einen Akt der Mildtätigkeit bildet, vollzieht sie sich für die Staatsbediensteten auf dem Wege und in der Form des Rechts, als des Ausdrucks des Willens der Allgemeinheit. Hieraus ergeben sich in der Hauptsache die wesentlichen Unterschiede in der Beurteilung der Verhältnisse der Angestellten beider Arten. Auch in Fällen, wo ein Vergleich scheinbar zu ungunsten der Staatsbediensteten ausfällt, kann dieser Unterschied nicht immer als ein Mangel sozialer Fürsorge aufgefaßt werden; es ist vielmehr zu vermuten, daß es sich um eine durch die allgemeinen staatlichen Verhältnisse oder durch die Eigenart des Staatsbetriebes bedingte, rechtlich so gewollte Beziehung handelt. Den Gegenbeweis, daß in solchen Fällen eine offenbare Versäumnis und Rückständigkeit auf dem Gebiet der sozialen Fürsorge vorliege, hat auch Zimmermann nicht zu erbringen vermocht.

Auf der anderen Seite legt aber gerade der Umstand, daß die Staatsbediensteten nicht, wie dies im übrigen gewerblichen Leben möglich, ihre Ansprüche dem Staat gegenüber durch die Macht der Vereinigung zur Geltung bringen können und dürfen, der Allgemeinheit in bezug auf die soziale Fürsorge besondere Pflichten auf. Der soziale Fortschritt für den Kreis der Staatsbediensteten entspricht einer Rechtspflicht, die die Allgemeinheit unabhängig von dem Zwange, der im übrigen Wirtschaftsleben durch die Vereinigung der Arbeitskraft gegenüber der Macht des Kapitals ausgeübt wird, zu erfüllen hat. Diese Rechtspflicht bringt es mit sich, daß der Staat, wo immer er als Arbeitgeber auftritt, auf dem Gebiet der sozialen Fürsorge eine führende Stelle unter den Arbeitgebern zu gewinnen suchen muß. Die Staatseisenbahnverwaltung ist sich ihrer Aufgabe und ihrer Verantwortung auf sozialpolitischem Gebiet voll bewußt. Sie wird daher die am Schlusse der Zimmermannschen Abhandlung aufgeworfene Frage, ob es der Eisenbahnverwaltung gelingen wird, die schwere, verantwortungsreiche, volkswirtschaftlich so ungemein bedeutungsvolle Arbeit der Eisenbahnbediensteten ihren billigen und berechtigten Forderungen gemäß und ihrer opferfreudigen Pflichttreue entsprechend zu regeln, wohl nur mit voller Überzeugung bejahen können.

Digitized by Google

Ein Antrag auf Abänderung des preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Von **F. Seydel**, Eisenbahndirektions-Präsident.

Dem preußischen Abgeordnetenhause ist in seiner letzten Tagung von dem Abgeordneten Dr. Eckels mit Unterstützung von 39 anderen Abgeordneten der Entwurf eines Gesetzes zur Abänderung des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 zur Beschlußfassung vorgelegt worden. (Vgl. No. 41 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses von 1903.) In diesem Entwurfe werden folgende Ergänzungen jenes Gesetzes beantragt:

Artikel I.

Hinter dem § 4 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 wird folgender Paragraph eingeschaltet:

§ 4a.

Ist das Enteignungsrecht durch königliche Verordnung oder durch rechtskräftigen Beschluß des Bezirksausschusses verliehen, so kann der Bezirksausschuß nach beschrittener Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses die Inangriffnahme des nach Maßgabe desselben für das Unternehmen in Anspruch genommenen Grundbesitzes gegen Sicherheitsleistung gestatten.

Die Höhe der zu leistenden Sicherheit ist in Rücksicht auf den Nachteil zu bestimmen, welchen der Grundeigentümer erleiden kann, falls demselben das im Enteignungsverfahren demnächst festgestellte Äquivalent oder die im nachstehenden Absatz 3 vorgesehene Entschädigung nicht gezahlt werden sollte.

Dem Grundeigentümer ist vom Tage der Inangriffnahme des Grundstücks bis zur Vollziehung der Enteignung angemessene vom Bezirksausschuß in dem vorgedachten Beschluß festzustellende Entschädigung

Digitized by Google

für die entzogene Nutzung des Grundbesitzes zu gewähren und vierteljährlich im voraus zu zahlen.

Übersteigt diese Entschädigung eine vierprozentige Verzinsung der demnächst bei der Enteignung festgestellten Entschädigungssumme, so ist der Mehrbetrag dem Unternehmer zu vergüten, während derselbe im umgekehrten Fall den Minderbetrag als Teil der Entschädigungssumme zu ersetzen hat.

Jeder Beteiligte kann binnen sieben Tagen nach Zustellung des Beschlusses verlangen, daß der Inangriffnahme des Grundstückes eine Feststellung des Zustandes von Gebäuden oder künstlichen Anlagen in Gemäßheit des Absatzes 2 und 3 des § 35 des Enteignungsgesetzes vorausgehe.

Die Inangriffnahme des Grundstückes darf nicht vor Beendigung dieses Verfahrens erfolgen, von welcher das Gericht die Regierung zu benachrichtigen hat.

Gegen den Beschluß des Bezirksausschusses ist nur die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten binnen einer Frist von 10 Tagen ohne aufschiebende Wirkung zulässig.

Artikel II.

Im § 24 Absatz 1 werden hinter dem Worte „Unternehmer" die Worte hinzugefügt „oder dem Eigentümer".

Über diesen Antrag ist in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. April 1903 (vgl. Stenograph. Bericht S. 4 289 ff.) verhandelt worden. In der dabei von dem Antragsteller gegebenen Begründung wurde als der Zweck des Antrages die Beschleunigung des Enteignungsverfahrens hingestellt. Der Wunsch nach einer solchen Beschleunigung bestehe schon seit langer Zeit und habe namentlich in den letzten 10 Jahren wiederholt auch im Landtage seinen Ausdruck gefunden. Seitens der Vertreter der Staatsregierung sei die Weitläufigkeit und Langwierigkeit des Verfahrens mehrfach anerkannt und zuletzt im Jahre 1899 eine Prüfung zugesagt worden, ob Abkürzungen des Verfahrens, sei es im Verwaltungswege oder im Wege der Gesetzgebung, herbeigeführt werden könnten. Dieser Anregung folgend, werde in dem vorliegenden Entwurfe vorgeschlagen, „nicht das ganze Gesetz umzuarbeiten, sondern durch Einfügung einer Spezialbestimmung zu bewirken, daß die jahrelangen Verschleppungen, die bei dem gegenwärtigen Gesetze unvermeidlich sind, auf gesetzgeberischem Wege unmöglich gemacht werden". Im besonderen will der Antragsteller etwaigen widerspenstigen Eigentümern zu Leibe gehen. Es sei bekannt, „daß häufig, wenn eine Bahn

Digitized by Google

fertig gebaut ist, der Unternehmer auch mit den meisten Eigentümern ein Abkommen erzielt hat, nur ein Eigentümer noch nicht abgefunden ist, weil er eine ganz ungeheure Summe fordert. Er kalkulirt dabei so, daß er das Verfahren ein bis zwei Jahre hinhalten kann und daß der Unternehmer nun in der ganzen Zeit die Zinsen des Anlagekapitals verliert und ihn daher lieber, wie gefordert, entschädigen wird, als daß er die Inbetriebsetzung der Bahn noch länger hinausschiebt. Hier soll nun der Antrag einen Riegel vorschieben."

Nachdem der Regierungskommissar, Geheimer Oberregierungsrat Jannenberg, auf die dem Antrag entgegenstehenden Bedenken hingewiesen hatte, wurde der Gesetzentwurf einer Kommission von 21 Mitgliedern überwiesen. Wegen des bald darauf erfolgten Schlusses des Landtages hat der Entwurf hiermit einstweilen seine Erledigung gefunden.

Wenn der Antrag Eckels und Genossen hiernach auch zunächst keinen Erfolg weiter gehabt hat, so erscheint es gleichwohl nicht unangebracht, ihn nachträglich an dieser Stelle einer kritischen Beleuchtung, in Übereinstimmung mit den Erklärungen des Regierungskommissars, zu unterziehen, zumal es nicht ausgeschlossen ist, daß er bei anderer Gelegenheit in ähnlicher Form wieder aufgenommen wird.

I.

Die Klagen über die Weitläufigkeit und Langwierigkeit des Enteignungsverfahrens, wie es sich nach dem Gesetze vom 11. Juni 1874 gestaltet, sind schon recht alt. Auf der einen Seite wird Beschwerde darüber geführt, daß das öffentliche Interesse Schaden erleide, weil die Ausführung der mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Unternehmungen durch die Schwierigkeit, rechtzeitig in den Besitz des erforderlichen Geländes zu kommen, über die Gebühr verzögert werde; auf der anderen Seite ist dann wieder das Interesse der von der Enteignung betroffenen Grundeigentümer in den Vordergrund gestellt und gerügt worden, daß die ohne ihr Zutun und gegen ihren Willen in das Verfahren hineingezogenen Interessenten oft Jahre lang warten müssen, bis ihre Angelegenheiten endgültig geregelt seien und sie aus der Unruhe und Aufregung herauskämen. Unter diesen Umständen hat es denn auch an Vorschlägen, welche auf eine Beseitigung oder Herabminderung der beklagten Übelstände abzielten, nicht gefehlt. Aber alle Versuche, eine befriedigende Grundlage für eine anderweitige gesetzliche Regelung des Enteignungsverfahrens zu finden, sind bisher vergeblich gewesen.

Nach dem Gesetze vom 11. Juni 1874 zerfällt das Enteignungsverfahren in drei Hauptabschnitte, nämlich 1. die Feststellung des Planes, 2. die Feststellung der Entschädigung und 3. die Vollziehung der

Digitized by Google

Enteignung. Das Gesetz verlangt, daß zuvörderst von der zuständigen Behörde geprüft wird, ob der Bauplan für das Unternehmen, zu dem das Enteignungsrecht verliehen ist, sich innerhalb der Grenzen der Verleihung und des sich danach ergebenden Bedürfnisses hält (vorläufige Planfeststellung, § 15), und daß sodann von der Enteignungsbehörde, dem Bezirksausschusse, förmlich festgestellt wird, in welchem Umfange auf der so gewonnenen Grundlage das Privateigentum zu dem Unternehmen erforderlich ist und zwangsweise in Anspruch genommen werden kann (endgültige Planfeststellung, §§ 18—22). Hierauf folgt im zweiten Abschnitte die Feststellung der Entschädigung, und zwar zuerst, vorläufig, durch die Verwaltungsbehörde, und dann, sofern sich die Beteiligten bei der Entscheidung dieser Behörde nicht beruhigen wollen, endgültig im Rechtswege (§§ 24—30). Der letzte Abschnitt des Verfahrens endlich, die Vollziehung der Enteignung (§§ 32, 33), welche zugleich die Einweisung des Unternehmers in den Besitz des enteigneten Grundstücks begreift, darf in der Regel erst eingeleitet und durchgeführt werden, wenn die Entschädigung endgültig festgestellt und von dem Unternehmer gezahlt oder zugunsten der Berechtigten hinterlegt worden ist. Nur in dringenden Fällen ist es ausnahmsweise zugelassen (§ 34), das Vollziehungsverfahren schon dann einzuleiten, wenn die Entschädigung erst vorläufig, im Verwaltungswege, festgestellt ist und die endgültige, dem Rechtswege vorbehaltene Entscheidung noch aussteht. Aber auch in diesem Falle muß die Entschädigung von dem Unternehmer vorerst gezahlt oder hinterlegt worden sein.

Dieser an sich vollkommen logische Aufbau des Verfahrens in drei Abschnitten, deren jeder für sich ein förmliches Einzelverfahren mit Antrag, Beschlußfassung und Beschwerde oder Rechtsweg darstellt, ist es recht eigentlich, worin die beklagte Weitläufigkeit des Verfahrens ihren Grund hat. Die früheren Vorschläge zur Abänderung des Gesetzes sind deshalb naturgemäß zumeist mehr oder weniger auf eine Zusammenziehung der einzelnen Abschnitte oder Unterabschnitte gerichtet gewesen. Der hier zur Erörterung stehende Antrag Eckels schlägt einen anderen Weg ein; anstatt das Verfahren, wie es jetzt durch das Gesetz geordnet ist, zu vereinfachen, will er einen neuen besonderen Abschnitt zu dem Zwecke einschalten, um den Unternehmer sogleich nach rechtskräftigem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens in den Besitz des zu enteignenden Grundstücks zu setzen. Das letztere soll also — im Interesse der Förderung des mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Unternehmens — dem Eigentümer schon vor der Feststellung und vor der Zahlung oder Hinterlegung der Entschädigung nur gegen Sicherheitsstellung tatsächlich entzogen werden können. Das Vollziehungsver-

Digitized by Google

fahren wird somit zum Teil vorweg genommen; das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung sowie die förmliche Vollziehung der Enteignung folgen erst hinterher.

Mit Recht ist demgegenüber sofort die Frage aufgeworfen worden, wie dieser Vorschlag mit der die Grundlage des Gesetzes bildenden Vorschrift im Artikel 9 der Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 vereinbar ist? Der Artikel 9 bestimmt:

„Das Eigentum ist unverletzlich. Es kann nur aus Gründen des öffentlichen Wohles gegen vorgängige, in dringenden Fällen wenigstens vorläufig festzustellende Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes entzogen oder beschränkt werden."

Das Gesetz vom 11. Juni 1874 ist streng auf dieser Vorschrift aufgebaut, welche eine Entziehung oder Beschränkung des Eigentums unter allen Umständen erst zuläßt, nachdem der Eigentümer entschädigt ist, d. h. das Äquivalent für das ihm entzogene Grundeigentum von dem Unternehmer empfangen hat. Die ihm für dieses sein Eigentum gebührende Entschädigung muß in der Regel bereits endgültig nach den Vorschriften des Gesetzes festgestellt sein; nur in dringenden Fällen soll ihre vorläufige Feststellung genügen. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß der Änderungsvorschlag des Abgeordneten Dr. Eckels hiermit und also mit der verfassungsmäßigen Grundlage des Gesetzes selbst im Widerspruche steht. Denn nach diesem Vorschlage soll dem Unternehmer die Inangriffnahme des nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses für das Unternehmen in Anspruch genommenen Grundbesitzes bloß gegen Sicherheitsleistung von dem Bezirksausschusse gestattet werden können, bevor die Entschädigung auch nur vorläufig festgestellt und bevor sie gezahlt oder hinterlegt worden ist; oder mit anderen Worten: der Unternehmer soll, und zwar ohne ausdrückliche Beschränkung auf Ausnahmefälle, bereits vor diesem Zeitpunkte in den Besitz des zu enteignenden Grundstücks gesetzt werden können. Das bedeutet aber nichts anderes als eine tatsächliche Entziehung des Eigentums ohne vorgängige Erfüllung der verfassungsmäßigen Voraussetzungen. Denn daß unter der „Entziehung" des Eigentums im Sinne der Verfassung etwa nur die förmliche Eigentumsübertragung auf den Unternehmer zu verstehen sei, wird man doch nicht behaupten wollen. Ebensowenig würde es zulässig sein, etwa die Sicherheitsleistung, zu der der Unternehmer verpflichtet werden soll, der vorläufig festgestellten Entschädigung gleichzustellen. Endlich würde auch nicht zugegeben werden können, daß den Vorschriften der Verfassungsurkunde dadurch genügegeleistet wird, daß dem Grundeigentümer nach dem Entwurfe vom Tage der Inangriffnahme des Grundstücks bis zur Vollziehung der Enteignung eine

Digitized by Google

Entschädigung für die entzogene Nutzung seines Grundbesitzes zu vergüten und im voraus zu zahlen ist. Denn eine Entschädigung für entzogene Nutzung ist noch keine Entschädigung für das Grundeigentum selbst, wie sie von der Verfassung gefordert wird.

Die in dem Entwurfe vorgesehene Sicherheitsleistung würde übrigens dem Fiskus gegenüber gar nicht einmal in Frage kommen, da dieser nach § 41 des Gesetzes von der Sicherheitsleistung befreit ist und kein zureichender Grund vorläge, in dem neuen Verfahren von dieser Regel eine Ausnahme zu begründen. Es ergibt sich somit die bemerkenswerte Folge, daß der Staat, wenn er selbst als Unternehmer auftritt, unmittelbar nach Feststellung des Planes ohne weiteres, nur gegen Schadloshaltung des Grundeigentümers wegen der ihm entzogenen Nutzungen, die Gestattung der Inangriffnahme des erforderlichen Geländes beanspruchen könnte. Das mag ja im Interesse der fiskalischen Unternehmungen recht erwünscht sein, aber mit den Vorschriften der Verfassung wäre es ganz gewiß nicht vereinbar.

Das alles sind grundsätzliche Bedenken, über die nicht hinwegzukommen ist. Der Antragsteller freilich hat sich damit, ohne dem klaren Wortlaute der Verfassung gebührend Rechnung zu tragen, leicht abgefunden, indem er meinte, es sei gerade in der Verfassung der Fall vorgesehen, den er in dem Gesetzentwurfe praktisch im Auge gehabt habe. „In dringenden Fällen soll gegen vorläufig festzustellende Entschädigung das Eigentum insofern beschränkt werden, daß der Unternehmer das Grundstück für sein Unternehmen benutzen kann. Gerade also, was die Verfassung für möglich erklärt hat, das soll nach dem gestellten Antrage ins Gesetz aufgenommen werden.“ (!) Der Antragsteller findet höchstens in der Formulierung des Antrages Anlaß zu Bedenken und hält es „für gar nicht schwierig, den Gesetzentwurf dem Art. 9 der Verfassung derart wörtlich anzupassen, daß auch der spitzfindigste Jurist nicht mehr Bedenken haben würde, daß hier eine Verletzung der Verfassung vorliege“. Es wäre interessant zu erfahren, wie sich der Antragsteller die Lösung dieses Rätsels denkt! Mit der Form kommt man über die Sache nicht hinweg. Wir halten es für ausgeschlossen, daß es ihm auf dem von ihm betretenen Wege gelingen wird, das Ziel, dem schon viele vor ihm vergebens nachgegangen sind, zu erreichen.

II.

Wenn man schon nach den vorstehenden Ausführungen das Vorgehen des Abgeordneten Dr. Eckels als aussichtslos bezeichnen muß, so kommen zu den angeführten grundsätzlichen Bedenken, die seinem Vorschlage entgegenstehen, weiterhin noch praktische Bedenken, die

Digitized by Google

auch nicht außer acht gelassen werden dürfen. Es fragt sich, was denn eigentlich erreicht wird, wenn das Gesetz nach diesem Vorschlage abgeändert oder ergänzt würde?

Wie bereits erwähnt wurde und auch bei der Verhandlung im Abgeordnetenhause von dem Regierungsvertreter zutreffend hervorgehoben worden ist, würde durch den vorliegenden Gesetzentwurf ein neuer selbständiger Abschnitt in das Enteignungsverfahren eingefügt werden, der sich nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens und vor Einleitung des Entschädigungsfeststellungsverfahrens in denselben Formen wie die übrigen Hauptabschnitte mit Antrag, Beschlußfassung und Beschwerde abzuwickeln hätte. Das neu eingefügte Verfahren würde selbstverständlich mehr oder weniger lange Zeit erfordern und also dazu beitragen, daß das Enteignungsverfahren, über dessen allzulange Dauer ja überall Klage geführt wird, nun gar noch länger hinausgezogen und unter Umständen recht erheblich verlangsamt wird. Allerdings, der Unternehmer, namentlich der Staat als Unternehmer, kommt dadurch früher zum Ziele, insofern er schneller die Verfügung über das zu dem Unternehmen benötigte Gelände erhält. Aber der Gesetzgeber hat nicht allein für den Unternehmer, sondern mindestens in gleicher Weise für die von der Enteignung Betroffenen zu sorgen. Die Interessen dieser letzteren haben gegenüber dem durch die Staatsgewalt erfolgenden Eingriffe in ihre sonst unantastbaren Rechte mindestens dieselbe Fürsorge und Sorgfalt zu beanspruchen wie diejenigen des Unternehmers. Der Antragsteller will freilich nach seinen Ausführungen im Abgeordnetenhause nur diejenigen Grundeigentümer treffen, welche „durch schikanöses Verfahren sich auf ungerechtfertigte Weise bereichern“ wollen; tatsächlich aber trifft er sie alle ohne Ausnahme und schädigt damit gewichtige Interessen, deren Schutz dem Staate pflichtmäßig obliegt. Gerade die von der Enteignung betroffenen Eigentümer sind es, die oft und laut darüber Klage geführt haben, daß es zu lange währe, bis sie wegen ihrer Ansprüche befriedigt und der Unruhe, Sorge und Aufregung enthoben würden, in die sie durch das Enteignungsverfahren unverschuldet und gegen ihren Willen versetzt seien. Und alle diese Interessenten sollen nun gar noch länger warten?

Abgesehen von dieser unzweifelhaft eintretenden Verschlechterung der Lage der von der Enteignung Betroffenen wird aber auch sonst durch den vorliegenden Antrag tatsächlich sehr wenig gewonnen. Das darin vorgeschlagene Verfahren macht es erforderlich, daß der Bezirksausschuß als Enteignungsbehörde über die Höhe der von dem Unternehmer zu leistenden Sicherheit sowie über die dem Grundeigentümer zu gewährende Nutzungsentschädigung Beschluß faßt. Dabei soll die

Digitized by Google

Sicherheit nach dem Vortrage des Antragstellers so bemessen werden, daß sie die Eigentümer wegen aller Ansprüche sichert, die sie etwa zu erheben berechtigt sein könnten; die Eigentümer sollen dadurch selbst für den Fall der Zahlungsunfähigkeit des Unternehmers nach allen Richtungen hin gedeckt sein. Dem Bezirksausschusse wird damit die Verpflichtung auferlegt, schon im voraus eine eingehende und sorgfältige Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse vorzunehmen, damit die Sicherheit auch zutreffend bemessen und die Nutzungsentschädigung sachgemäß festgesetzt wird. Dies kann sich praktisch nur so vollziehen, daß ein Kommissar bestellt wird, der ungefähr in derselben Weise, wie dies in dem Gesetze für das Schätzungsverfahren vorgeschrieben ist, unter Zuziehung der Beteiligten sowie geeigneter Sachverständigen möglichst genau zu ermitteln hat, welche Entschädigungsbeträge voraussichtlich demnächst in Frage kommen werden. Diese Ermittlungen bilden dann die Grundlage für die Beschlußfassung des Bezirksausschusses. Das ganze Verfahren läuft also auf eine Art „summarischer Feststellung der Entschädigung" hinaus, wie es von dem Regierungsvertreter bei der Verhandlung im Abgeordnetenhause nicht unrichtig bezeichnet worden ist. Daß ein solches Verfahren sich in den allermeisten Fällen nicht viel anders und nicht wesentlich einfacher durchführen lassen würde, als hier angegeben ist, wird von allen denen, die sich praktisch mit Enteignungssachen zu befassen haben, gewiß bestätigt werden. Es wird in der Regel annähernd denselben Zeitaufwand erfordern, wie das eigentliche Schätzungsverfahren.

Man vergleiche nun hiermit das sog. Dringlichkeitsverfahren, wie es nach dem geltenden Gesetze in den Fällen, die der Antragssteller besonders im Auge hat, schon jetzt zulässig ist. Hierbei wird nach rechtskräftiger Feststellung des Planes, also zu demselben Zeitpunkte, mit dem das vorgeschlagene neue Verfahren einzusetzen hätte, auf Antrag des Unternehmers von dem Bezirksausschusse nach den Vorschriften in den §§ 24 ff. die Entschädigung festgestellt. Mit dem Antrage auf Entschädigungsfeststellung kann und soll von dem Unternehmer, wenn die Voraussetzungen hierfür vorliegen, sogleich der Antrag auf Dringlichkeitserklärung im Sinne des § 34 verbunden werden. Nachdem hiernach die Entschädigung festgestellt und zugleich die Dringlichkeit der Enteignung erklärt worden ist, kann der Unternehmer nunmehr, nachdem er die von dem Bezirksausschusse vorläufig festgestellte Entschädigung gezahlt oder hinterlegt hat, den Antrag auf Vollziehung der Enteignung stellen und damit sofort die freie Verfügung über das benötigte Gelände erhalten.

Es wird keiner weiteren Darlegung bedürfen, daß dieses schon jetzt zu Recht bestehende Verfahren einen wesentlich größeren Zeit-

Digitized by Google

aufwand, als das in dem Gesetzentwurfe vorgeschlagene neue Verfahren nicht erfordert. Der Zeitgewinn, der von dem letzteren für den Unternehmer erwartet werden kann, ist zum mindesten nicht so erheblich, als daß ein Bedürfnis anzuerkennen wäre, deshalb in der vorgeschlagenen Weise die Gesetzgebungsmaschine in Bewegung zu setzen.

III.

Es bleibt schließlich noch eine Prüfung des im Artikel II des vorliegenden Gesetzentwurfs enthaltenen Vorschlages übrig, wonach der Antrag auf Feststellung der Entschädigung (§ 24) künftig nicht nur von dem Unternehmer, sondern auch von dem Eigentümer des zu enteignenden Grundstücks soll gestellt werden können.

Der Antragsteller hat für diesen Vorschlag keinerlei Begründung gegeben, und man weiß daher eigentlich nicht, was damit bezweckt werden soll.

Das Gesetz vom 11. Juni 1874 geht grundsätzlich davon aus, daß ein Enteignungsverfahren immer nur auf Antrag des Unternehmers eingeleitet und fortgeführt werden kann. Die Feststellung des Planes (§ 18), die Feststellung der Entschädigung (§ 24), die Dringlichkeitserklärung (§ 34), die Vollziehung der Enteignung (§ 32) setzen voraus, daß seitens des Unternehmers jedesmal ein Antrag auf Einleitung des betreffenden Abschnittes des Verfahrens gestellt worden ist, dem der Unternehmer die in dem Gesetze vorgeschriebenen Unterlagen beizufügen hat. Nach dem Entwurfe soll hierin eine Änderung nur bezüglich des Antrages auf Entschädigungsfeststellung eintreten, also gerade bei demjenigen Abschnitte des Verfahrens, bei welchem das Gesetz schon jetzt einen gewissen Zwang auf den Unternehmer ausüben läßt, daß er dem Verfahren rechtzeitig Fortgang gebe. Denn nach § 21 hat der Bezirksausschuß bereits in dem Planfeststellungsbeschlusse „auch die Zeit, innerhalb deren längstens vom Enteignungsrecht Gebrauch zu machen ist," d. h. innerhalb welcher der Unternehmer den Antrag auf Feststellung der Entschädigung gemäß §§ 24 ff. zu stellen hat, zu dem Zwecke festzustellen, damit nicht das Enteignungsverfahren willkürlich verzögert und die dadurch bei den betreffenden Grundeigentümern und sonstigen Berechtigten erzeugte Unsicherheit bezüglich ihrer Eigentumsrechte und sonstigen Verhältnisse unnötig in die Länge gezogen wird. Wenn die danach zu bestimmende Frist, an deren Nichteinhaltung das Gesetz im § 42 besondere nachteilige Folgen für den Unternehmer knüpft, von der Enteignungsbehörde nicht, wie es allerdings mitunter geschieht, allzulange ausgedehnt, sondern stets so bemessen wird, daß dem Unternehmer die Zeit zur Beschaffung der für die Fortführung des Verfahrens nötigen

Digitized by Google

Unterlagen verbleibt, so ist damit in der Tat dem Bedürfnisse gebührend Rechnung getragen, — ganz abgesehen davon, daß der Unternehmer in der Regel selbst das größte Interesse an einer möglichst schnellen Durchführung des Verfahrens hat, damit er ohne unnötigen Verzug in den Besitz des zur Ausführung des Unternehmens nötigen Geländes kommt.

Hierzu kommt noch ein weiteres, ebenfalls bereits bei der Verhandlung im Abgeordnetenhause hervorgehobenes Bedenken. Nach § 24 des Gesetzes hat der Unternehmer zugleich mit dem Antrage auf Feststellung der Entschädigung die zur Einleitung und Durchführung des Verfahrens nötigen Unterlagen beizubringen. Die Beschaffung dieser im § 24 näher bezeichneten Unterlagen würde dem Eigentümer, wenn er den Antrag stellen wollte, nicht nur unverhältnismäßig große Schwierigkeiten bereiten, sondern zum Teil gar nicht einmal möglich sein, sodaß der Eigentümer tatsächlich außer stande sein würde, von dem ihm durch die gewünschte Gesetzesänderung zu verleihenden Rechte überhaupt Gebrauch zu machen.

Der im Artikel II des Gesetzentwurfs enthaltene Änderungsvorschlag würde hiernach zum mindesten keinerlei praktische Bedeutung haben: er erscheint in der Tat überflüssig und zwecklos.

IV.

Das Ergebnis der vorstehenden Prüfung ist somit überall als ein durchaus negatives zu bezeichnen. Der Antrag Eckels stellt nichts weiter dar als einen neuen vergeblichen Versuch, einen Weg zu finden, auf dem die erwünschte Vereinfachung und Abkürzung des jetzt durch das Gesetz vom 11. Juni 1874 geordneten Enteignungsverfahrens gesetzgeberisch erreicht werden kann. Er ist insofern interessant, als damit von neuem der Beweis geführt worden ist, wie wenig jenem Gesetze beizukommen ist, ohne sich mit den Vorschriften der Verfassungsurkunde in Widerspruch zu setzen. Wenn man sich die Bemühungen vergegenwärtigt, die nunmehr schon seit Jahren von berufenster Seite angestellt worden sind, um auf dem Wege der Gesetzgebung Verbesserungen herbeizuführen, so wird man sich immer weniger der Einsicht verschließen können, daß hier nichts Wesentliches zu erreichen ist, wenn nicht zuvor die Bestimmung im Artikel 9 der Verfassungsurkunde entsprechend geändert wird. Daß man sich aber zu einer solchen Änderung, welche nur auf eine weitergehende Einschränkung der Freiheit des Eigentums hinauslaufen könnte, entschließen möchte, ist nicht anzunehmen und wohl auch aus grundsätzlichen Erwägungen nicht anzuraten.

Die Staatsregierung hat es ihren wiederholt gemachten Zusagen gemäß sicherlich nicht an einer sehr eingehenden und sorgfältigen Prüfung

Digitized by Google

ob und in welcher Weise auf gesetzlichem Wege Abhülfe geschaffen werden kann, fehlen lassen; sie ist aber dabei offenbar zu keinem befriedigenden Ergebnisse gelangt, da sie sonst gewiß schon mit einer Gesetzesvorlage an den Landtag herangetreten sein würde. Dagegen haben die beteiligten Zentralstellen sich in Erfüllung der dem Landtage erteilten Zusage fortgesetzt bemüht gezeigt, soweit wie irgend möglich im Verwaltungswege für eine Beschleunigung des Enteignungsverfahrens Sorge zu tragen. In einer Anzahl von Ministerialerlassen, auf deren Inhalt näher einzugehen hier nicht der Ort ist,[1]) sind den zuständigen Behörden ausführlich die Mittel und Wege bezeichnet worden, welche geeignet sind, im Rahmen des in Geltung stehenden Gesetzes den Klagen und Beschwerden über die Langsamkeit des Enteignungsverfahrens zu begegnen. Nach den Erfahrungen, die seither hiermit gemacht worden sind, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß dieses Vorgehen sich als sehr nützlich erwiesen hat. Die Handhabung des Gesetzes ist eine wesentlich bessere und schnellere geworden, und wirkliche Mißstände, wie sie früher öfters beklagt wurden, sind kaum mehr hervorgetreten. Es wird nach wie vor Aufgabe und Pflicht der beteiligten Behörden sein, diesen Punkt scharf im Auge zu behalten und stets darauf Bedacht zu sein, das Enteignungsverfahren so zu leiten, daß es möglichst schnell seinem Ziele zugeführt wird. Wenn überall hiernach gehandelt wird, wird das Bedürfnis zu einer auf Vereinfachung und Abkürzung abzielenden gesetzlichen Änderung des Verfahrens, welche unter den obwaltenden Verhältnissen ohnehin keine Aussicht auf Erfolg bietet, immer mehr zurücktreten.

---

[1]) Vgl. die Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 4. Juni 1894, Min.-Bl. S. 107, Eis.-V.-Bl. S. 133; vom 20. Mai 1899, Min.-Bl. S. 89, Eis.-V.-Bl. S. 162; vom 25. November 1900, Eis.-V.-Bl. S. 562, und vom 12. Juni 1902, Min.-Bl. S. 111, Eis.-V.-Bl. S. 306. In dem zuletzt angegebenen Erlasse ist den Enteignungsbehörden zugleich die Führung eines besonderen Enteignungsregisters aufgegeben, in das jede Sache sofort nach ihrem Eingange zur Ermöglichung einer Kontrolle durch die Zentralbehörde einzutragen und bis zur Vollziehung der Enteignung durch Einrückung des Tages der Erledigung in die vorgeschriebenen Spalten in ihrem ganzen Verlaufe einheitlich zu verfolgen ist.

Digitized by Google

Verkehrsentwicklung des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin

Von Regierungs- und Baura

1		2	3	4	5	6
Name der Station		Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1897/98	
		im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
IV. Neben-						
a) nach Kremmen. — b) nach Wernenchen. –						
Reinickendorf	a)	3 300	79 000	82 300	3 400	84 30
Dalldorf	a)	3 400	—	3 400	2 800	—
Eichbornstraße	a)	4 500	—	4 500	5 100	—
Tegel	a)	24 700	111 000	136 000	30 000	177 00
Schulzendorf	a)	2 700	—	2 700	2 900	—
Heiligensee[2])	a)	—	21 600	21 600	1 300	17 20
Hennigsdorf	a)	7 100	17 600	24 700	7 200	20 70
Velten	a)	34 600	79 200	114 000	34 200	92 30
Vehlefanz	a)	5 400	13 500	18 900	5 700	15 20
Schwante	a)	4 900	11 400	16 300	5 300	16 70
Kremmen	a)	20 500	40 600	61 100	21 100	46 60
Friedhof-Friedrichsf.	b)[3])	—	—	—	—	—
Marzahn	b)[3])	—	—	—	—	—
Ahrensfelde	b)[3])	—	—	—	—	—
Blumberg	b)[3])	—	—	—	—	—
Seefeld	b)[3])	—	—	—	—	—
Werneuchen	b)[3])	—	—	—	—	—
Oberspree	c)	15 700	—	15 700	15 900	—
Spindlersfeld	c)	53 000	336 000	389 000	59 000	286 00
Rüdersdorf	d)	20 000	187 000	207 000	21 300	175 00
zusammen[4])		200 000	897 000	1 097 000	215 000	934 00

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 607. — [2]) Heiligensee am 1. Mai
man bei No. IV „Nebenbahnen" die erst am 1. Mai 1898 eröffnete Strecke Lichter-
Jahres 1898/99 gegen 1897/98 nur 394 000 ℳ oder 34 %. Die größte Zunahme fand
sich die Zunahme des Jahres 1900 gegen 1896/97 zu 786 000 ℳ oder 72 %.

Digitized by Google

in der Zeit vom 1. April 1896 bis zum 31. März 1901.

Platt in Berlin. (Schluß.)[1])

7	8		9	10	11	12	13		14
im Rechnungsjahr 1897/98				Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99					
zusammen	Änderung gegen 1896/97			im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98		
	in ℳ		in %				in %		in %
bahnen:									
c) nach Spindlersfeld. — d) nach Rüdersdorf.									
87 700	+	5 400	+ 7	4 000	114 000	118 000	+	30 300	+35
2 800	—	600	—18	4 400	—	4 400	+	1 600	+57
5 100	+	600	+13	5 500	—	5 500	+	400	+ 8
207 000	+	71 000	+52	42 800	305 000	348 000	+	141 000	+68
2 900	+	200	+ 7	3 800	—	3 800	+	900	+31
18 500	—	3 100	—14	1 500	18 200	19 700	+	1 200	+ 6
27 900	+	3 200	+13	9 200	27 300	36 500	+	8 600	+31
127 000	+	13 000	+11	35 500	135 000	171 000	+	44 000	+35
20 900	+	2 000	+11	6 300	17 400	23 700	+	2 800	+13
22 000	+	5 700	+35	5 700	19 000	24 700	+	2 700	+12
67 700	+	6 600	+11	24 100	60 900	85 000	+	17 300	+36
—		—	—	700	—	700		700	—
—		—	—	2 100	900	3 000		3 000	—
—		—	—	4 900	11 600	16 500		16 500	—
—		—	—	7 000	19 100	26 100		26 100	—
—		—	—	4 600	15 400	20 000		20 000	—
—			—	15 000	27 700	42 700		42 700	—
15 900	+	200	+ 1	15 400	—	15 400	—	500	— 3
345 000	—	44 000	—11	62 300	348 000	410 000	+	65 000	+19
199 000	—	8 000	— 4	25 800	233 000	259 000	+	60 000	+30
1 149 000	+	52 000	+ 5	281 000	1 353 000	1 634 000	+	485 000	+42

[1]) auch für den Personenverkehr eröffnet. — [3]) Eröffnet am 1. Mai 1898. — [4]) Läßt berg–Friedrichsfelde—Werneuchen außer Betracht, so beträgt die Zunahme des also trotzdem im Jahre 1898/99 statt. Unter gleicher Voraussetzung berechnet

Digitized by Google

1		15	16	17	18	19
Name der Station		Einnahmen im Rechnungsjahr 1899				
		im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ	in %
IV. Neben-						
a) nach Kremmen. — b) nach Werneuchen. –						
Reinickendorf	a)	2 400	230 000	232 000	+ 114 000	+97
Dalldorf	a)	5 300	—	5 300	+ 900	+20
Eichbornstraße	a)	7 100	—	7 100	+ 1 600	+29
Tegel	a)	53 000	419 000	472 000	+ 124 000	+36
Schulzendorf	a)	4 300	—	4 300	+ 500	+13
Heiligensee	a)	2 200	25 700	27 900	+ 8 200	+42
Hennigsdorf	a)	11 700	37 600	49 300	+ 12 800	+35
Velten	a)	49 800	111 000	161 000	— 10 000	– 6
Vehlefanz	a)	7 000	20 000	27 000	+ 3 300	+14
Schwante	a)	6 300	22 600	28 900	+ 4 200	+17
Kremmen	a)	28 500	55 300	83 800	— 1 200	– 1,4
Friedhof-Friedrichsf.	b)	600	—	600	— 100	–14
Marzahn	b)	2 500	1 800	4 300	+ 1 300	+43
Ahrensfelde	b)	6 100	14 900	21 000	+ 4 300	+27
Blumberg	b)	8 300	18 500	26 800	+ 700	+ 3
Seefeld	b)	5 500	19 900	25 400	+ 5 400	+27
Werneuchen	b)	17 000	54 800	71 800	+ 29 100	+68
Oberspree	c)	14 700	—	14 700	— 700	– 5
Spindlersfeld	c)	67 900	347 000	415 000	+ 5 000	+ 1
Rüdersdorf	d)	26 800	257 000	284 000	+ 25 000	+10
zusammen		327 000	1 635 000	1 962 000	+ 328 000	+20

Digitized by Google

20	21	22	23	24	25	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	Änderung gegen 1899 in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	Änderung gegen 1896/97 in %
bahnen:						
c) nach Spindlersfeld. — d) nach Rüdersdorf.						
1 800	245 000	247 000	+ 15 000	+ 6	+ 164 700	+200
5 200	—	5 200	— 100	— 2	+ 1 800	+ 53
7 100	—	7 100	—	—	+ 2 600	+ 58
48 200	470 000	518 000	+ 46 000	+10	+ 382 000	+281
5 000	—	5 000	+ 700	+ 2	+ 2 300	+ 85
2 300	21 700	24 000	— 3 900	—14	+ 2 400	+ 11
13 100	42 900	56 000	+ 6 700	+14	+ 31 300	+127
53 700	112 200	166 000	+ 5 000	+ 3	+ 52 000	+ 46
8 800	24 200	32 200	+ 5 200	+19	+ 13 300	+ 70
7 500	19 700	27 200	— 1 700	— 6	+ 10 900	+ 67
32 500	60 100	92 600	+ 8 800	+10	+ 31 500	+ 52
400	—	400	— 200	—33	+ 400	—
3 000	4 400	7 400	+ 3 100	+72	+ 7 400	—
6 000	16 600	22 600	+ 1 600	+ 8	+ 22 600	—
9 000	24 700	33 700	+ 6 900	+26	+ 33 700	—
6 300	21 400	27 700	+ 2 300	+ 9	+ 27 700	—
17 700	54 400	72 100	+ 300	+ 0,4	+ 72 100	—
16 000	—	16 000	+ 1 300	+ 9	+ 300	+ 2
71 500	343 000	415 000	—	—	+ 26 000	+ 7
30 300	242 000	272 000	— 12 000	— 4	+ 65 000	+ 31
345 000	1 702 000	2 047 000	+ 85 000	+ 4	+ 950 000	+ 87

Digitized by Google

V. Zusammenstellung für den

1	2	3	4	5	6
Art der Bahn	Einnahmen im Rechnungsjahr 1896/97			Einnahmen 1896/97	
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	im Personenverkehr	im Güterverkehr
Stadtbahn	20 092 000	7 140 000	27 232 000	20 443 000	7 229 000
Ringbahn	3 441 000	4 873 000	8 314 000	3 056 000	4 986 000
Vorort- und Fernbahnen .	28 047 000	47 670 000	75 717 000	30 570 000	50 036 000
Nebenbahnen	200 000	897 000	1 097 000	215 000	954 000
zusammen	51 780 000	60 580 000	122 360 000	54 284 000	63 176 000

1	15	16	17	18	19
Art der Bahn	Einnahmen im Rechnungsjahr 1899				
	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1898/99 in ℳ	in %
Stadtbahn	22 964 000	8 575 000	31 539 000	+ 1 948 000	+ 6,6
Ringbahn	3 725 000	5 730 000	9 455 000	+ 787 000	+ 9
Vorort- und Fernbahnen .	35 062 000	56 868 000	91 930 000	+ 5 624 000	+ 7
Nebenbahnen	327 000	1 635 000	1 962 000	+ 328 000	+ 20
zusammen	62 087 000	72 808 000	134 886 000	+ 8 687 000	+ 6,9

Digitized by Google

ganzen Direktionsbezirk Berlin.

7	8	9	10	11	12	13	14
im Rechnungsjahr 1897/98			Einnahmen im Rechnungsjahr 1898/99				
zusammen	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	in %	im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1897/98 in ℳ	in %
27 663 000	+ 431 000	+ 1,6	21 618 000	7 973 000	29 591 000	+1 928 000	+ 6,6
8 042 000	— 272 000	— 3	3 445 000	5 223 000	8 668 000	+ 626 000	+ 8
80 606 000	+4 889 000	+ 6	33 342 000	52 964 000	86 306 000	+5 700 000	+ 7
1 149 000	+ 52 000	+ 5	281 000	1 353 000	1 634 000	+ 485 000	+42
117 460 000	+5 100 000	+ 4,6	58 686 000	67 513 000	126 199 000	+8 739 000	+ 7,4

20	21	22	23	24	24	26
Einnahmen im Rechnungsjahr 1900						
im Personenverkehr	im Güterverkehr	zusammen	Änderung gegen 1899 in ℳ	in %	Änderung gegen 1896/97 in ℳ	in %
24 206 000	9 158 000	33 364 000	+1 825 000	+ 5,8	+ 6 132 000	+ 22
3 828 000	6 690 000	10 518 000	+1 063 000	+11	+ 2 204 000	+ 27
37 304 000	59 837 000	97 141 000	+5 211 000	+ 6	+21 424 000	+ 28
345 000	1 702 000	2 047 000	+ 85 000	+ 4	+ 950 000	+ 87
65 683 000	77 387 000	143 070 000	+8 184 000	+ 6,1	+30 710 000	+ 25

Digitized by Google

VI. Reihenfolge der Stationen,

a) Stadt-

(Anmerkung: Die Station mit der

1896/97		1897/98		1898/99
Station	Betrag	Station	Betrag	Station
Schlesischer Bahnhof	9 234 000	wie neben	9 200 000	wie neben
Friedrichstraße . . .	7 519 000	„	7 509 000	„
Alexanderplatz . . .	4 507 000	„	4 682 000	„
Zoologischer Garten	1 794 000	„	1 875 000	„
Charlottenburg . . .	1 210 000	„	1 339 000	„
Bellevue	669 000	„	630 000	„
Börse	537 000	„	515 000	„
Jannowitzbrücke . .	444 000	„	421 000	„
Lehrter Bahnhof . .	369 000	Savignyplatz . . .	336 000	„
Tiergarten	287 000	Lehrter Bahnhof .	334 000	„
Stralau-Rummelsburg	234 000	Tiergarten	268 000	„
Warschauerstraße . .	169 000	Stralau-Rummelsburg	244 000	„
Savignyplatz . . .	167 000	Warschauerstraße .	195 000	„
Grunewald	89 400	wie neben	111 000	„
Eichkamp	2 600	„	3 800	„

Die obersten 7 Stationen bleiben dauernd in gleicher Reihenfolge, Jannowitz-schauerstraße.

b) Ring-

Westend	1 354 000	wie neben	1 416 000	wie neben
Zentralviehof . . .	961 000	„	1 000 000	„
Rixdorf	794 000	„	855 000	„
Wedding	708 000	„	662 000	Wilmersd.-Fried.
Weißensee	590 000	Wilmersdorf - Fried.	599 000	Wedding . . .
Frankfurter Allee .	501 000	Weißensee	587 000	wie neben
Wilmersdorf-Frieden.	478 000	Frankfurter Allee .	510 000	Gesundbrunnen .
Halensee	425 000	wie neben	484 000	Frankfurter Allee
Treptow	382 000	Gesundbrunnen . .	387 000	Halensee . . .
Tempelhof	313 000	wie neben	270 000	wie neben
Ausstellung	310 000	Berl. Potsd. Ringbhf.	247 000	„
Lagerhof b. Gesundbr.	281 000	Schöneberg . . .	227 000	„
Berl. Potsd. Ringbhf.	267 000	Lagerhof b. Gesundbr.	206 000	Beußelstraße . .
Gesundbrunnen . .	262 000	Beußelstraße . . .	134 000	Lagerhof . . .
Schöneberg	245 000	Treptow	104 000	Schönhaus. Allee
Beußelstraße . . .	131 000	Schönhauser Allee .	102 000	Treptow. . .
Schönhauser Allee .	109 000	Schmargendorf . .	76 200	Prenzlauer Allee
Prenzlauer Allee . .	69 000	wie neben	71 100	Schmargendorf .
Schmargendorf . . .	68 600	Landsberger Allee .	47 000	wie neben
Landsberger Allee .	40 700	Ebersstraße	31 000	Putlitzstraße . .
Jungfernheide . . .	24 000	wie neben	27 000	Ebersstraße . .
				Jungfernheide .
				Hermannstraße .

Westend behält dauernd die erste Stelle, während Zentralviehhof 1900 von Gesundbrunnen, anfangs an 14. Stelle, springt 1897/98 an die 9. Stelle und behält

Digitized by Google

geordnet nach den Einnahmen.

bahn.

höchsten Einnahme steht immer obenan.)

1898/99	1899		1900	
Betrag	Station	Betrag	Station	Betrag
9 782 000	wie neben	10 542 000	wie neben	11 327 000
7 935 000	„	8 678 000	„	9 187 000
5 116 000	„	5 242 000	„	5 384 000
2 086 000	„	2 265 000	„	2 446 000
1 477 000	„	1 555 000	„	1 762 000
635 000	„	624 000	„	604 000
516 000	„	521 000	„	521 000
420 000	„	413 000	Savignyplatz	422 000
383 000	„	394 000	Jannowitzbrücke . . .	397 000
348 000	„	343 000	wie neben	342 000
260 000	Stralau-Rummelsburg .	266 000	Warschauerstraße . .	271 000
255 000	Tiergarten	265 000	Stralau-Rummelsburg .	269 000
224 000	wie neben	253 000	Tiergarten	259 000
150 000	„	174 000	wie neben	169 000
4 100	„	4 200	„	4 100

brücke wird von Savignyplatz 1900 überflügelt, Stralau—Rummelsburg von War-

bahn.

1 440 000	wie neben	1 597 000	wie neben	1 928 000
956 000	„	943 000	Rixdorf	1 090 000
845 000	„	913 000	Zentralviehof	968 000
723 000	„	831 000	wie neben	965 000
689 000	Weißensee	716 000	„	882 000
638 000	Wedding	713 000	„	744 000
555 000	wie neben	656 000	„	708 000
554 000	„	624 000	„	667 000
546 000	„	528 000	„	593 000
395 000	„	368 000	„	383 000
245 000	„	233 000	Schöneberg	211 000
219 000	„	214 000	Berlin Potsd. Ringbahnh.	206 000
147 000	„	159 000	Lagerhof	170 000
143 000	„	157 000	Beußelstraße	168 000
115 000	„	129 000	wie neben	144 000
109 000	„	113 000	Putlitzstraße	113 000
87 500	Putlitzstraße	107 000	Prenzlauer Allee . . .	112 000
79 600	Prenzlauer Allee . . .	103 000	Treptow	112 000
60 400	Hermannstraße . . .	94 600	wie neben	101 000
41 000	Schmargendorf . . .	79 800	Landsberger Allee . .	91 600
37 000	Landsberger Allee . .	76 000	Schmargendorf . . .	63 200
32 400	Ebersstraße	42 100	wie neben	56 600
11 400	Jungfernheide	37 700	„	40 400
			Papestraße	1 500

Rixdorf, Wedding von Wilmersdorf-Friedenau und Weißensee überholt werden.
dann die 7. Stelle bei.

Digitized by Google

1896/97		1897/98		1898/99
Station	Betrag	Station	Betrag	Station
				c) Vorort- und
Berl. Anh. u. Dresd. B.	17 961 000	wie neben	19 027 000	wie neben
Berl. Hamb. u. Lehrt. B.	13 908 000	„	14 983 000	„
Berl. Potsd. Hauptbhf.	7 607 000	„	8 196 000	„
Berl. Stettiner Bahnh.	6 058 000	„	6 340 000	„
Berl. Görlitzer Bahnh.	4 024 000	„	3 972 000	„
Berlin Ostbahnhof .	3 520 000	„	3 677 000	„
Berlin Nordbahnhof .	2 775 000	„	2 889 000	„
Frankfurt a. O. . . .	1 915 000	Moabit	2 281 000	„
Moabit	1 857 000	Frankfurt a. O. . .	1 987 000	Amtl. Reise Potsd
Potsdam	1 807 000	Spandau	1 853 000	Frankfurt a. O. .
Spandau	1 604 000	Potsdam	1 781 000	wie neben
Guben	1 211 000	wie neben	1 254 000	Spandau . . .
Fürstenwalde . . .	790 000	„	782 000	Guben . . . .
Niedersch.-Johannist.	620 000	„	781 000	Niederschön.-Joh.
Nauen	496 000	„	541 000	Fürstenwalde . .
Rangbhf. Rummelsbg.	489 000	„	525 000	wie neben
Berlin Wannseebahnh.	479 000	„	493 000	Königswusterhaus.
Königswusterhausen .	463 000	„	481 000	Adlershof . .
Adlershof	442 000	Steglitz	435 000	Berl. Wannseebhf.
Steglitz	436 000	Adlershof	427 000	Nauen . . .
Groß-Lichterfelde-O.	429 000	wie neben	400 000	Steglitz . . . .
Friedrichshagen . .	335 000	Oranienburg . . .	355 000	G.-Lichterfelde-O
Oranienburg	334 000	Friedrichshagen . .	329 000	Fürstenberg . .
Erkner	316 000	wie neben	322 000	Friedrichshagen .
Coepenick	309 000	Lichtenberg-Friedfd.	298 000	Oranienburg .
Lichtenberg-Friedrfd.	295 000	Coepenick	296 000	Erkner . . .
Grünau	281 000	Rummelsburg-Viehst.	291 000	Tempelhof Rgbhf.
Großgörschenstraße .	274 000	Grünau	277 000	Lichtenberg-Frfd
Rummelsburg Viehst.	267 000	Groß-Lichterfelde-W.	277 000	Coepenick . .
Bernau	262 000	Großgörschenstraße .	271 000	G.-Lichterfelde-W
Groß-Lichterfelde-W.	249 000	Bernau	269 000	Grünau . . . .
Zehlendorf	240 000	Fürstenberg . . .	269 000	Zehlendorf . . .
Fürstenberg	224 000	Zehlendorf	258 000	Großgörschenstr
Friedenau	215 000	wie neben	229 000	Straußberg . . .
Werder	207 000	Straußberg	225 000	Bernau . . . .
Zossen	196 000	Werder	221 000	wie neben
Straußberg	186 000	Pankow-Schönhausen	210 000	Rummelsbg. Vieh.

Digitized by Google

1898/99	1899		1900	
Betrag	Station	Betrag	Station	Betrag
Fernbahnen.				
19 873 000	wie neben	19 983 000	wie neben	21 557 000
15 731 000	„	17 931 000	„	17 424 000
6 880 000	Berlin Stettiner Bahnhof	7 176 000	Berlin Potsd. Hauptbhf.	7 494 000
6 847 000	Berlin Potsd. Hauptbhf.	7 005 000	Berlin Stettiner Bahnhof	7 262 000
4 234 000	wie neben	4 488 000	wie neben	5 082 000
3 620 000	„	3 694 000	„	3 929 000
2 838 000	„	3 123 000	„	3 293 000
2 574 000	Amtl. Reis. Potsd. Hptbhf.	3 022 000	Moabit	3 115 000
2 520 000	Moabit	2 935 000	Amtl. Reisebureau . .	2 935 000
2 040 000	wie neben	2 128 000	Spandau	2 262 000
1 869 000	„	1 959 000	Potsdam	2 214 000
1 818 000	„	1 865 000	Frankfurt a. O. . . .	2 211 000
1 242 000	„	1 269 000	Guben	1 287 000
998 000	„	1 148 000	wie neben	1 153 000
831 000	„	863 000	„	970 000
772 000	„	666 000	„	817 000
552 000	„	627 000	„	693 000
547 000	Nauen	570 000	„	640 000
540 000	Adlershof	549 000	Steglitz	585 000
539 000	Berlin Wannseebahnhof	518 000	wie neben	538 000
494 000	Groß-Lichterfelde-Ost .	484 000	„	523 000
436 000	Steglitz	482 000	Lichtenberg-Friedrichsf.	510 000
391 000	wie neben	454 000	Adlershof	490 000
378 000	Oranienburg	443 000	wie neben	490 000
371 000	Lichtenberg-Friedrichsf.	436 000	Tempelhof Rangierbhf.	471 000
364 000	Tempelhof Rangierbhf.	407 000	Friedrichshagen . . .	420 000
360 009	Friedrichshagen . . .	370 000	Coepenick	414 000
356 000	Erkner	362 000	Fürstenberg	413 000
303 000	wie neben	355 000	**Schönholz**	391 000
301 000	„	336 000	Erkner	375 000
282 000	„	318 000	Groß-Lichterfelde-W. .	369 000
281 000	„	306 000	Grünau	355 000
276 000	Bernau.	284 000	Zehlendorf	330 000
263 000	Rummelsburg Viehstat.	280 000	Straußberg	326 000
261 000	Werder	277 000	Marienfelde	300 000
255 000	Großgörschenstraße . .	265 000	Werder	295 900
242 000	Straußberg	264 000	Bernau	293 000

Digitized by Google

1896/97		1897/98		1898/99
Station	Betrag	Station	Betrag	Station
Pankow-Schönhausen	175 000	Zossen	195 000	Pankow-Schönh.
Wannsee	167 000	wie neben	183 000	Friedenau
Finkenheerd	116 000	Tempelhof Rangbhf.	170 000	Zossen
Wildpark	109 000	Finkenheerd	124 000	Wannsee
Hermsdorf	107 000	wie neben	119 000	wie neben
Neuenhagen	90 600	Schlachtensee	114 000	Finkenheerd
Neubabelsberg	83 000	wie neben	102 000	**Schönholz**
Nowawes-Neuendorf	82 600	Wildpark	98 400	Schlachtensee
Marienfelde	81 700	Neuenhagen	97 500	Hoppegarten
Charlottenhof	79 800	Birkenwerder	91 500	Neubabelsberg
Schlachtensee	79 800	Nowawes-Neuendorf	85 600	Birkenwerder
Hoppegarten	73 500	**Schönholz**	84 700	Wildpark
Tempelhof Rangierbh.	70 300	Charlottenhof	81 500	Nowawes-Neuend.
Fredersdorf	65 800	Hoppegarten	80 800	Marienfelde
Birkenwerder	65 400	Kaulsdorf	79 500	Neuenhagen
Mahlow	63 200	wie neben	72 300	wie neben
Schönholz	57 500	Fredersdorf	71 700	Charlottenhof
Briesen	53 200	Blankenburg	68 800	wie neben
Jeßnitz	50 200	Marienfelde	68 700	Zeuthen
Rangsdorf	48 900	Briesen	55 800	Fredersdorf
Neuzelle	47 900	Jeßnitz	54 500	Kaulsdorf
Kaulsdorf	45 500	Rangsdorf	53 000	Briesen
Blankenburg	44 900	Neuzelle	52 500	Karlshorst
Südende	44 000	Zeuthen	51 700	Neuzelle
Zeuthen	43 000	Karlshorst	50 700	Seegefeld
Seegefeld	41 300	Dallgow-Döberitz	49 900	wie neben
Eichwalde	36 200	Seegefeld	48 300	Rangsdorf
Karlshorst	35 500	Südende	47 200	wie neben
Baumschulenweg	32 300	Eichwalde	42 400	Baumschulenweg
Dallgow-Döberitz	29 400	Baumschulenweg	41 500	Jeßnitz
Rahnsdorf	27 500	wie neben	33 900	Eichwalde
Wellmitz	27 400	Pankow (Nordbahn)	28 100	Rahnsdorf
Waidmannslust	26 000	wie neben	27 600	Pankow Nordbahn
Neu-Rahnsdorf	24 900	Fangschleuse	26 500	Waidmannslust
Pankow (Nordbahn)	24 800	Wellmitz	25 200	wie neben
Fangschleuse	22 800	Lankwitz	25 100	Fangschleuse
Ziltendorf	22 500	Neu-Rahnsdorf	24 700	Lankwitz
Kietz-Rummelsburg	21 700	Hangelsberg	24 400	Neu-Rahnsdorf
Hangelsberg	21 500	Sadowa	22 900	Hangelsberg

Digitized by Google

1898/99	1899		1900	
Betrag	Station	Betrag	Station	Betrag
240 000	wie neben	249 000	wie neben	282 000
239 000	**Schönholz**	230 000	Großgörschenstraße . .	267 000
196 000	Hermsdorf	230 000	Wannsee	262 000
194 000	Friedenau	229 000	Finkenheerd	250 000
151 000	Zossen	209 000	wie neben	242 000
148 000	Wannsee	204 000	Hermsdorf	241 000
132 000	Finkenheerd	180 000	Friedenau	222 000
118 000	wie neben	150 000	Rummelsburg Viehstat.	191 000
118 000	Neubabelsberg	134 000	Schlachtensee	151 000
111 000	Hoppegarten	125 000	Neubabelsberg	144 000
109 000	Marienfelde	113 000	Hoppegarten	126 000
98 700	Birkenwerder	112 000	wie neben	121 000
97 400	Wildpark	110 000	Nowawes-Neuendorf .	120 000
94 800	Nowawes-Neuendorf .	108 000	Wildpark	119 000
92 700	Blankenburg	104 000	Charlottenhof	107 000
90 200	Charlottenhof	94 800	Blankenburg	103 000
89 400	Neuenhagen	86 800	Karlshorst	102 000
82 100	Zeuthen	83 600	Briesen	95 800
76 200	Karlshorst	82 500	Zeuthen	95 800
72 500	Mahlow	79 800	Seegefeld	94 100
67 800	wie neben	72 300	Neuenhagen	91 300
66 900	Fredersdorf	70 300	Kaulsdorf	86 700
65 100	Briesen	65 100	Fredersdorf	81 800
62 000	wie neben	61 300	Baumschulenweg . . .	75 900
60 600	Baumschulenweg . . .	60 900	Mahlow	74 000
57 000	Seegefeld	59 100	Dallgow-Döberitz . .	70 800
54 300	Jeßnitz	56 300	Neuzelle	69 800
52 700	Eichwalde	55 500	wie neben	63 200
50 400	Dallgow-Döberitz . .	54 000	Jeßnitz	57 800
49 200	Südende	53 700	wie neben	56 400
49 000	Rangsdorf	52 500	Rahnsdorf	52 800
38 500	wie neben	44 700	Rangsdorf	50 400
35 800	„	35 000	Buch	42 800
32 400	„	34 500	wie neben	39 200
30 200	Fangschleuse	31 800	„	34 600
29 500	Buch	30 400	Pankow Nordbahn . .	31 800
28 000	Hangelsberg	29 100	Neu-Rahnsdorf . . .	31 100
27 100	Wellmitz	29 000	wie neben	31 100
26 600	Neu-Rahnsdorf . . .	28 800	Stolpe	30 700

Digitized by Google

1896/97		1897/98		1898/99
Station	Betrag	Station	Betrag	Station
Jakobsdorf	19 700	Kietz-Rummelsburg	22 200	Stolpe . . . .
Lankwitz	19 700	Jakobsdorf	21 100	Sadowa . . . .
Sadowa	19 000	Stolpe	20 800	Hirschgarten . .
Stolpe	18 300	Ziltendorf	19 300	wie neben
Biesdorf	16 400	Hirschgarten . . .	18 900	Jakobsdorf . .
Hirschgarten . . .	15 800	Biesdorf	17 900	Kietz-Rummelsb.
Buch	15 500	wie neben	17 400	wie neben
Lehnitz	13 400	Hohen-Neuendorf .	15 200	Biesdorf . . .
Hohen-Neuendorf . .	13 200	Lehnitz	14 100	Hohen-Neuendorf
Dalldorf (Nordbahn)	12 900	wie neben	13 900	wie neben
Mahlsdorf	11 700	„	13 800	Lehnitz . . . .
Pankow-Heinersdorf .	11 600	Mariendorf	13 400	wie neben
Finkenkrug	11 400	wie neben	12 600	Mahlsdorf . . .
Mariendorf	11 200	Pillgram	12 200	Finkenkrug . .
Pillgram	10 400	Pankow-Heinersdorf	11 900	Lichtenrade . .
Groß-Lichterfelde-S. .	9 300	wie neben	10 000	Pankow-Heinersd.
Zepernick	9 000	„	9 600	Pillgram . . .
Borgsdorf	8 200	Lichtenrade . . .	9 500	Reinickend.-Ros.
Lichtenrade	7 900	Reinickendorf-Rostl.	8 600	G.-Lichterfelde-S.
Dahlwitz	7 700	wie neben	8 200	Zepernick . . .
Reinickendorf-Rosent.	6 400	Borgsdorf	8 200	wie neben
Carow	6 300	wie neben	6 300	Dahlwitz . . .
Berkenbrück . . .	5 700	„	6 300	wie neben
Amtitz	5 400	„	5 300	Carow . . . .
Coschen	4 600	„	4 600	Amtitz . . . .
Merke	2 700	„	3 200	Coschen . . .
Rosengarten	2 600	„	2 800	Merke . . . .
Buschmühle	1 300	„	2 200	Rosengarten . .
				Buschmühle . .

Die 7 einträglichsten Stationen blieben mit einer Ausnahme im Jahre 189

Digitized by Google

1898/99	1899		1900	
Betrag	Station	Betrag	Station	Betrag
24 400	wie neben	27 300	Hirschgarten	30 400
23 900	Lankwitz	27 000	Hangelsberg	28 900
23 000	Ziltendorf	26 700	Kietz-Rummelsburg . .	28 100
22 700	Hirschgarten	26 300	Ziltendorf	27 800
22 500	Kietz-Rummelsburg . .	24 200	Lankwitz	27 200
22 400	Jakobsdorf	23 900	Hohen-Neuendorf . .	25 400
20 500	Sadowa	22 300	Jakobsdorf	25 000
18 500	Hohen-Neuendorf . .	21 100	Mahlsdorf	23 900
18 300	Biesdorf	20 600	Wildau	23 900
17 900	wie neben	19 000	Sadowa	23 300
16 000	Mahlsdorf	18 700	Biesdorf	22 700
15 400	Lehnitz	17 700	Dalldorf	20 800
14 800	Mariendorf	16 900	Lehnitz	20 500
14 000	wie neben	16 100	Reinickendorf-Rosental	19 400
13 200	Reinickendorf-Rosental	15 000	Finkenkrug	18 800
12 200	Lichtenrade	13 500	Mariendorf	18 800
11 300	wie neben	12 900	wie neben	18 400
11 200	Groß-Lichterfelde-O. .	12 800	Lichtenrade	17 300
11 200	Pankow-Heinersdorf .	11 500	Groß-Lichterfelde-S. .	14 700
9 900	wie neben	11 000	wie neben	12 400
9 000	„	10 500	Pankow-Heinersdorf .	11 600
8 800	„	9 800	Borgsdorf	11 000
8 300	Carow	8 000	Dahlwitz	10 600
7 500	Wildau	7 000	Carow	9 600
5 400	Berkenbrück	6 700	wie neben	7 000
4 700	wie neben	6 000	„	6 100
3 500	Amtitz	5 800	„	6 000
3 000	wie neben	3 600	Staaken	3 900
2 300	Merke	3 400	wie neben	3 800
	Dabendorf	2 500	„	3 400
	Buschmühle	1 900	Rosengarten	3 200
			Buschmühle	1 900

immer in derselben Reihenfolge.

Digitized by Google

1896/97		1897/98		1898/99
Station	Betrag	Station	Betrag	Station
				d) Neben-
Spindlersfeld . . .	389 000	wie neben	345 000	wie neben
Rüdersdorf	207 000	Tegel	207 000	„
Tegel	136 000	Rüdersdorf	199 000	„
Velten	114 000	wie neben	127 000	„
Reinickendorf . . .	82 300	„	87 700	„
Kremmen	61 100	„	67 700	„
Hennigsdorf	24 700	„	27 900	Werneuchen . .
Heiligensee	21 600	Schwante	22 000	Hennigsdorf . .
Vehlefanz	18 900	wie neben	20 900	Blumberg . . .
Schwante	16 300	Heiligensee . . .	18 500	Schwante . . .
Oberspree	15 700	wie neben	15 900	Vehlefanz . . .
Eichbornstraße . . .	4 500	„	5 100	Seefeld . . . .
Dalldorf	3 400	Schulzendorf . . .	2 900	Heiligensee . .
Schulzendorf (Kr.Bhn.)	2 700	Dalldorf	2 800	Ahrensfelde . .
				Oberspree . .
				Eichbornstraße
				Dalldorf . . .
				Schulzendorf .
				Marzahn . . .
				Frdhf.-Friedrfld.

Spindlersfeld und Rüdersdorf werden von Tegel überholt, Velten von Re-

Digitized by Google

1898/99	1899		1900	
Betrag	Station	Betrag	Station	Betrag
bahnen.				
410 000	Tegel	472 000	wie neben	518 000
348 000	Spindlersfeld	415 000	„	415 000
259 000	wie neben	284 000	„	272 000
171 000	Reinickendorf	232 000	„	247 000
118 000	Velten	161 000	„	166 000
85 000	wie neben	83 800	„	92 600
42 700	„	71 800	„	72 100
36 500	„	49 300	„	56 000
26 100	Schwante	28 900	Blumberg	33 700
24 700	Heiligensee	27 900	Vehlefanz	32 200
23 700	wie neben	27 000	Seefeld	27 700
20 000	Blumberg	26 800	Schwante	27 200
19 700	Seefeld	25 400	Heiligensee	24 000
16 500	wie neben	21 000	wie neben	22 600
15 400	„	14 700	„	16 000
5 500	„	7 100	Marzahn	7 400
4 400	„	5 300	Eichbornstraße . . .	7 100
3 800	„	4 300	Dalldorf	5 200
3 000	„	4 300	Schulzendorf	5 000
700	„	600	wie neben	400

nickendorf, während Kremmen seinen Platz behält.

Digitized by Google

VII. Zusammenstellung

Direktionsbezirks, die mehr als 100 000 Mark

Nummer	1896/97		1897/98		1898/99
	Station	Betrag	Station	Betrag	Station
1	Berl. Anh. u. Dr. Bhf.	17 961 000	wie neben	19 027 000	wie neben
2	Berl. Hb. u. Lehrt. Bhf.	13 908 000	„	14 983 000	„
3	Berl. Schles. Bahnhf.	9 234 000	„	9 200 000	„
4	Berl. Potsd. Bahnhf.	7 607 000	„	8 196 000	Berlin Friedrstr.
5	Berlin Friedrichstr.	7 519 000	„	7 509 000	Berl. Potsd. Bhf.
6	Berlin Stett. Bahnhf.	6 058 000	„	6 340 000	wie neben
7	Berlin Alexanderpl.	4 507 000	„	4 682 000	„
8	Berlin Görl. Bahnhf.	4 024 000	„	3 972 000	„
9	Berlin Ostbahnhof .	3 520 000	„	3 677 000	„
10	Berlin Nordbahnhof	2 775 000	„	2 889 000	„
11	Frankfurt a. O. . .	1 915 000	Moabit	2 281 000	„
12	Moabit	1 857 000	Frankfurt a. O. .	1 987 000	Amtlich. Reisch
13	Potsdam	1 807 000	Berl. Zool. Gart.	1 875 000	wie neben
14	Berlin Zoolog. Garten	1 794 000	Spandau	1 853 000	Frankfurt a. O. .
15	Spandau	1 604 000	Potsdam . . .	1 781 000	wie neben
16	Westend	1 354 000	wie neben	1 416 000	Spandau . . .
17	Guben	1 211 000	Charlottenburg .	1 339 000	wie neben
18	Charlottenburg . .	1 210 000	Guben	1 254 000	Westend . . .
19	Berlin Zentralviehhof	961 000	wie neben	1 000 000	Guben . . . .
20	Rixdorf	794 000	„	855 000	Niedersch.-Johst.
21	Fürstenwalde . . .	790 000	„	782 000	Berlin Zentralvhf.
22	Wedding	708 000	Johannist.-Ndsch.	781 000	Rixdorf . . . .
23	Bellevue	669 000	Wedding . . .	662 000	Fürstenwalde . .
24	Niedersch.-Johannist.	620 000	Bellevue . . .	630 000	Rummelsbg. Rgbf.
25	Weißensee	590 000	Wilmersd.-Fried.	599 000	wie neben
26	Börse	537 000	Weißensee . . .	587 000	Wedding . . .
27	Frankfurter Allee .	501 000	Nauen	541 000	Weißensee . .
28	Nauen	496 000	Rummelbg. Rgbhf.	525 000	Bellevue . . .
29	Rummelsburg Rgbhf.	489 000	Börse	515 000	Gesundbrunnen .
30	Berlin Wannseebhf.	479 000	Frankfurter Allee	510 000	wie neben

Digitized by Google

aller Stationen des
Einnahme in einem der betrachteten 5 Jahre haben.

1898/99	1899		1900	
Betrag	Station	Betrag	Station	Betrag
19 873 000	wie neben	19 983 000	wie neben	21 557 000
15 731 000	„	17 931 000	„	17 424 000
9 782 000	„	10 542 000	„	11 327 000
7 935 000	„	8 678 000	„	9 187 000
6 880 000	Berlin Stettiner Bahnh.	7 176 000	Berlin Potsdam Bahnhof	7 494 000
6 847 000	Berlin Potsd. Bahnhof	7 005 000	Berlin Stettiner Bahnhof	7 262 000
5 116 000	wie neben	5 242 000	Berlin Alexanderplatz .	5 384 000
4 234 000	„	4 488 000	Berlin Görlitz. Bahnhof	5 082 000
3 620 000	„	3 694 000	wie neben	3 929 000
2 838 000	„	3 123 000	„	3 293 000
2 574 000	Berl. Pots. Bhf. Amtl. Reis.	3 022 000	Moabit	3 115 000
2 520 000	Moabit	2 935 000	Amtl. Reisebureau . .	2 935 000
2 086 000	wie neben	2 265 000	wie neben	2 446 000
2 040 000	„	2 128 000	Spandau	2 262 000
1 869 000	„	1 959 000	Potsdam	2 214 000
1 818 000	„	1 865 000	Frankfurt a. O. . . .	2 211 000
1 477 000	Westend	1 597 000	wie neben	1 928 000
1 440 000	Charlottenburg . . .	1 555 000	„	1 762 000
1 242 000	wie neben	1 269 000	„	1 287 000
998 000	„	1 148 000	„	1 153 000
956 000	„	943 000	Rixdorf	1 090 000
845 000	„	913 000	Fürstenwalde	970 000
831 000	„	863 000	Berlin Zentralviehof .	968 000
772 000	Wilmersdorf-Friedenau	831 000	wie neben	965 000
723 000	Weißensee	716 000	„	882 000
689 000	wie neben	713 000	Rummelsburg Rangierb.	817 000
638 000	Rummelsburg Rangierb.	666 000	Wedding	744 000
635 000	Gesundbrunnen . . .	656 000	wie neben	708 000
555 000	Königs-Wusterhausen .	627 000	„	693 000
554 000	Bellevue	624 000	Frankfurter Allee . .	667 000

Digitized by Google

Nummer	1896/97		1897/98		1898/99
	Station	Betrag	Station	Betrag	Station
31	Wilmersdf.-Frieden.	478 000	Berl. Wannseebhf.	493 000	Königs-Wusterh.
32	Königs-Wusterhaus.	463 000	Halensee . . .	484 000	Adlershof . . .
33	Jannowitzbrücke . .	444 000	Königs-Wusterh.	481 000	Halensee . . .
34	Adlershof	442 000	Steglitz	435 000	Berl. Wannseebhf.
35	Steglitz	436 000	Adlershof . . .	427 900	Nauen . . . .
36	Groß-Lichterfelde-O.	429 000	Jannowitzbrücke	421 000	Börse . . .
37	Halensee.	425 000	Gr.-Lichterfld.-O.	400 000	Steglitz . . . .
38	Spindlersfeld . . .	389 000	Gesundbrunnen .	387 000	Gr.-Lichterfld.-O.
39	Treptow	382 000	Oranienburg . .	355 000	Jannowitzbrücke
40	Lehrt. Bahnhf. Stadtb.	369 000	Spindlersfeld . .	345 000	wie neben
41	Friedrichshagen . .	335 000	Savignyplatz . .	336 000	Tempelhof Ringb.
42	Oranienburg . . .	334 000	Lehrt. Bhf. Stadtb.	334 000	Fürstenberg . .
43	Erkner	316 000	Friedrichshagen .	329 000	Savignyplatz . .
44	Tempelhof Ringbhf.	313 000	Erkner	322 000	Friedrichshagen .
45	Bahnh. Ausstellung .	310 000	Lichtenb.-Friedf.	298 000	Oranienburg .
46	Coepenick	309 000	wie neben	296 000	Erkner . . . .
47	Lichtenberg-Friedfd.	295 000	Rummelsb. Viehst.	291 000	Tempelhof Rgbhf.
48	Tiergarten	287 000	Grünau	277 000	Lichtenbg.-Frdfd.
49	Lagerhof b. Gesdbr.	281 000	Gr.-Lichterf.-W. .	277 000	Lehrt. Bhf. Stadtb.
50	Grünau	281 000	Großgörschenstr.	271 000	Tegel. . . . .
51	Großgörschenstraße .	274 000	Tempelhof Ringb.	270 000	Coepenick . . .
52	Berlin Potsd. Rgbhf.	267 000	Bernau	269 000	Gr.-Lichterfd.-W.
53	Rummelsburg Viehst.	267 000	Fürstenberg . .	269 000	Grünau . . .
54	Gesundbrunnen . .	262 000	Tiergarten . . .	268 000	Zehlendorf. . .
55	Bernau	262 000	Zehlendorf . . .	258 000	Großgörschenstr.
56	Groß-Lichterfelde. W.	249 000	Berl. Potsd. Rgbhf.	247 000	Straußberg . . .
57	Schöneberg. . . .	245 000	Stralau-Rummbg.	244 000	Bernau . . . .
58	Zehlendorf	240 000	Friedenau . . .	229 000	Tiergarten . . .
59	Stralau-Rummelsbrg.	234 000	Schöneberg . .	227 000	Rüdersdorf . .
60	Fürstenberg . . .	224 000	Straußberg . . .	225 000	Stralau-Rummelsb.
61	Friedenau	215 000	Werder	221 000	wie neben
62	Werder	207 000	Pankow-Schönhs.	210 000	Berl. Potsd. Rgbhf.
63	Rüdersdorf	207 000	Tegel	207 000	Rummelsb. Viehst.

Digitized by Google

1898/99	1899		1900	
Betrag	Station	Betrag	Station	Betrag
552 000	Frankfurter Allee . .	624 000	Nauen	640 000
547 000	Nauen	570 000	Bellevue	604 000
546 000	Adlershof	549 000	Halensee	593 000
540 000	Halensee	528 010	Steglitz	585 000
539 000	Börse	521 000	Berlin Wannseebahnhof	538 000
516 000	Berlin Wannseebahnhof	518 000	Groß-Lichterfelde-Ost .	523 000
494 000	Groß-Lichterfelde-Ost .	484 000	Börse	521 000
436 000	Steglitz	482 000	Tegel	518 000
420 000	Tegel	472 000	Lichtenberg-Friedrichsf.	510 000
410 000	Fürstenberg	454 000	Adlershof	490 000
395 000	Oranienburg	443 000	wie neben	490 000
391 000	Lichtenberg-Friedrichsf.	436 000	Tempelhof Rangierbhf.	471 000
383 000	Spindlersfeld	415 000	Savignyplatz	422 000
378 000	Jannowitzbrücke . . .	413 000	Friedrichshagen . . .	420 000
371 000	Tempelhof Rangierbhf.	407 000	Spindlersfeld	415 000
364 000	Savignyplatz	394 000	Coepenick	414 000
360 000	Friedrichshagen . . .	370 000	Fürstenberg	413 000
356 000	Tempelhof Ringbahnhof	368 000	Jannowitzbrücke . . .	397 000
348 000	Erkner	362 000	Schönholz	391 000
348 000	Coepenick	355 000	Tempelhof Ringbahnhf.	383 000
303 000	Lehrter Bahnh. Stadtb.	343 000	Erkner	375 000
301 000	wie neben	336 000	wie neben	369 000
282 000	„	318 000	„	355 000
281 000	„	306 000	Lehrter Bahnhf. Stadtb.	342 000
276 000	Bernau	284 000	Zehlendorf	330 000
263 000	Rüdersdorf	284 000	Straußberg	326 000
261 000	Rummelsburg Viehstat.	280 000	Marienfelde	300 000
260 000	Werder	277 000	wie neben	295 000
259 000	Stralau-Rummelsburg .	266 000	Bernau	293 000
255 000	Tiergarten	265 000	Pankow-Schönhausen .	282 000
255 000	Großgörschenstraße . .	265 000	Rüdersdorf	272 000
245 000	Straußberg	264 000	Warschauerstraße . .	271 000
242 000	Warschauerstraße . .	223 000	Stralau-Rummelsburg .	269 000

Digitized by Google

Nummer	1896/97		1897/98		1898/99
	Station	Betrag	Station	Betrag	Station
64	Zossen	196 000	Lagerhof . . .	206 000	Pankow-Schönh.
65	Straußberg	186 000	Rüdersdorf . .	199 000	Friedenau . . .
66	Pankow-Schönhausen	175 000	Warschauerstraße	195 000	wie neben
67	Warschauerstraße .	169 000	Zossen	195 000	Schöneberg . .
68	Savignyplatz . . .	167 000	Wannsee . . .	183 000	Zossen . . . .
69	Wannsee	167 000	Tempelhof Rgbhf.	170 000	Wannsee . . .
70	Tegel	136 000	Beußelstraße . .	134 000	Velten . . . .
71	Beußelstraße . . .	131 000	Velten	127 000	Hermsdorf . . .
72	Finkenheerd . . .	116 000	wie neben	124 000	Grunewald . .
73	Velten	114 000	Hermsdorf . . .	119 000	Finkenheerd . .
74	Schönhauser Allee .	109 000	Schlachtensee .	114 000	Beußelstraße . .
75	Wildpark	109 000	Grunewald . . .	111 000	Lagerhof . . .
76	Hermsdorf	107 000	Treptow . . .	104 000	Schönholz . . .
77			Schönhauser Allee	102 000	Schlachtensee . .
78			Neubabelsberg .	102 000	Hoppegarten . .
79					Reinickendorf .
80					Schönhauser Allee
81					Neubabelsberg .
82					Treptow . . . .
83					Birkenwerder . .
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					

Digitized by Google

1898/99	1899		1900	
Betrag	Station	Betrag	Station	Betrag
240 000	wie neben	249 000	Großgörschenstraße . .	267 000
239 000	Berl. Potsd. Ringbahnh.	233 000	Wannsee	262 000
224 000	Reinickendorf	232 000	Tiergarten	259 000
219 000	Hermsdorf	230 000	Finkenheerd	250 000
196 000	Schönholz	230 000	Reinickendorf	247 000
194 000	Friedenau	229 000	Zossen	242 000
171 000	Schöneberg	214 000	Hermsdorf	241 000
151 000	Zossen	209 000	Friedenau	222 000
150 000	Wannsee	204 000	Schöneberg	211 000
148 000	wie neben	180 000	Berl. Potsd. Ringbahnh.	206 000
147 000	Grunewald	174 000	Rummelsburg Viehstat.	191 000
143 000	Velten	161 000	Lagerhof	170 000
132 000	Beußelstraße	159 000	Grunewald	169 000
118 000	Lagerhof	157 000	Beußelstraße	168 000
118 000	Schlachtensee	150 000	Velten	166 000
118 000	Neubabelsberg	134 000	Schlachtensee	151 000
115 000	wie neben	129 000	wie neben	144 000
111 000	Hoppegarten	125 000	Neubabelsberg	144 000
109 000	wie neben	113 000	Hoppegarten	126 000
109 000	Marienfelde	113 000	Birkenwerder	121 000
	Birkenwerder	112 000	Nowawes-Neuendorf .	120 000
	Wildpark	110 000	wie neben	119 000
	Nowawes-Neuendorf .	108 000	Putlitzstraße	113 000
	Putlitzstraße	107 000	Prenzlauer Allee . . .	112 000
	Blankenburg	104 000	Treptow	112 000
	Prenzlauer Allee . . .	103 000	Charlottenhof	107 000
			Blankenburg	103 000
			Karlshorst	102 000
			Hermannstraße . . .	101 000

Digitized by Google

Der innere Personenverkehr der Berliner Stadt- und Ringeisenbahn.

Im Anschluß an die im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrgang 1898 (S. 867 ff.) enthaltenen Angaben über die Entwicklung des inneren Personenverkehrs, d. i. des Verkehrs der Stadt- und Ringbahnstationen untereinander (einschließlich der beiden Vorortstationen Grunewald und Eichkamp, aber ausschließlich des sonstigen Vorort- und des Fernverkehrs, bis Ende 1897 werden nachstehend die gleichen Ergebnisse für die fünf Jahre 1898 bis 1902 veröffentlicht.

Den auf S. 867 ff. der vorbezeichneten Darlegungen unter B. aufgeführten 20 Ringbahnstationen sind hinzugetreten:

Ebersstraße — eröffnet am 1. Mai 1897,
Putlitzstraße — eröffnet am 1. Oktober 1898,
Hermannstraße — eröffnet am 1. Februar 1899 und
Papestraße — eröffnet am 1. Januar 1901.

Grundsätzliche Änderungen der bestehenden Tarife sind in den letzten fünf Jahren nicht vorgekommen.

Durch Einschiebung der vorbezeichneten neuen Stationen erhöhten sich in einzelnen Stationsverbindungen der I. Zone (5 Stationen) die Preise der einfachen Fahrkarten, die Preise der Zeit- und Arbeiterkarten sind in diesen Stationsverbindungen jedoch unverändert geblieben.

Unter Ausschluß des Ausstellungsjahres 1896 ergab sich seit Eröffnung der Stadt- und Ringbahn bis zum Jahre 1900 eine ununterbrochene erhebliche Verkehrs- und Einnahmesteigerung, obgleich der Wettbewerb der Berliner Straßen- und Vorortbahnen seit ihrer elektrischen Betriebsführung in den letzten Jahren mehr als früher bemerklich war. Ganz besonders trat dies hervor, als die Große Berliner Straßenbahn am 1. Oktober 1900 auf einer größeren Anzahl ihrer Linien den Einheitstarif von 10 ₰ für jede Fahrt — unter gleichzeitiger Herabsetzung ihrer Zeitkarten-

Digitized by Google

preise — einführte und diese erheblichen Tarifermäßigungen am 1. Januar 1901 auf ihr gesamtes Bahnnetz ausdehnte. Hauptsächlich infolge dieser Maßnahmen stieg die Anzahl der von der genannten Straßenbahn beförderten Personen von 236 Millionen im Jahre 1900 auf 282 Millionen im Jahre 1901, d. i. um 19,5 %.

Bei dem starken Wettbewerb der Stadt- und Ringeisenbahn mit den Straßenbahnen in vielen verkehrsreichen Stationsverbindungen war sonach der erhebliche Rückgang des Verkehrs auf der Stadt- und Ringbahn im Jahre 1901 nicht überraschend; er betrug 8,9 Millionen Fahrten = 9 % und 916 000 ℳ = 10 %; überwiegend waren die einfachen Fahrkarten an diesem Ausfall beteiligt.

Das Jahr 1902 ergab jedoch gegen 1901 bereits wieder eine Steigerung von 3,1 Millionen Fahrten = 3,5 % und 115 000 ℳ Einnahme = 1,4 %, obgleich die am 18. Februar 1902 eröffnete Berliner Hoch- und Untergrundbahn gleichfalls — wenn auch nur in einigen Stationsverbindungen — in den Wettbewerb miteingetreten ist.

Nachstehend folgt: **Umfang und Ergebnisse des inneren Verkehrs der Berliner Stadt- und Ringeisenbahn**, sowie der Vorortstationen Grunewald und Eichkamp (mit Ausschluß der Zuschlag-, Bahnsteig- und Hundekarten) in den Jahren 1898 bis 1902.

Vorbemerkung: Die auf Kinderfahrkarten abgefertigten Personen sind voll (als ganze Personen) gerechnet. Bei den Zeitkarten (einschl. für Schüler, Eisenbahnbeamte und Arbeiter) sind für jeden Tag der Giltigkeitsdauer zwei Fahrten, bei den Arbeiterwochenkarten je zwölf Fahrten gerechnet.

Digitized by Google

Jahr und Monat	Zurückgelegte Fahrten in II. Wagenklasse: auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	zusammen	in III. Wagenklasse: auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	auf Arbeiterkarten	zusammen	im ganzen
1898								**A. Stadtbahn**
Januar . . .	389 977	608 792	998 769	2 126 142	1 321 158	400 080	3 847 380	4 846
Februar . . .	334 619	499 256	833 875	1 822 847	1 188 270	384 672	3 395 789	4 229
März	366 614	525 320	891 934	2 067 731	1 350 838	462 720	3 881 289	4 773
April[1]) . . .	404 750	489 102	893 852	2 270 706	1 297 082	371 520	3 939 308	4 833
Mai[2])	494 146	505 720	999 866	2 508 542	1 373 068	384 192	4 265 802	5 265
Juni	397 466	438 684	836 150	2 286 691	1 310 050	464 280	4 061 021	4 897
Juli	347 297	372 590	719 887	2 261 509	1 350 150	439 524	4 051 183	4 771
August . . .	323 188	338 586	661 774	2 182 870	1 296 422	520 308	3 999 600	4 661
September . .	376 341	398 446	774 787	2 142 595	1 256 238	465 408	3 864 241	4 639
Oktober . . .	393 669	518 368	912 037	2 227 016	1 396 238	476 208	4 099 462	5 011
November . .	362 212	548 914	911 126	1 943 747	1 356 956	467 280	3 767 983	4 679
Dezember . .	389 526	581 238	970 764	2 108 300	1 385 154	428 064	3 921 518	4 892
zusammen A	4 579 805	5 825 016	10 404 821	25 948 696	15 881 624	5 264 256	47 094 576	57 499
								B. Ringbahn
Januar . . .	120 264	121 670	241 934	1 022 928	503 402	695 964	2 222 294	2 464
Februar . . .	108 252	102 600	210 852	891 475	455 364	725 856	2 072 695	2 283
März	124 382	154 984	279 366	1 039 099	507 222	840 000	2 386 321	2 665
April[1]) . . .	154 035	114 412	268 447	1 253 236	510 980	697 404	2 461 620	2 730
Mai[2])	216 767	132 316	349 083	1 648 332	548 112	723 840	2 920 284	3 269
Juni	164 760	107 504	272 264	1 359 108	520 190	845 028	2 724 326	2 996
Juli	154 090	96 560	250 650	1 437 499	536 778	804 804	2 779 081	3 029
August . . .	157 371	101 570	258 941	1 417 300	542 852	953 028	2 913 180	3 172
September . .	148 242	103 142	251 384	1 296 506	518 858	867 840	2 683 204	2 934
Oktober . . .	134 441	124 238	258 679	1 200 447	574 538	986 664	2 761 649	3 020
November . .	121 856	125 018	246 874	1 074 945	560 186	941 988	2 577 119	2 823
Dezember . .	116 333	133 318	249 651	1 089 215	689 134	873 996	2 652 345	2 901
zusammen B	1 720 793	1 417 332	3 138 125	14 730 090	6 467 616	9 956 412	31 154 118	34 292
zusam. A u. B	6 300 598	7 242 348	13 542 946	40 678 786	22 349 240	15 220 668	78 248 694	91 791

[1]) Ostern am 10./11. April. — [2]) Pfingsten am 29./30. Mai.

Digitized by Google

Erhobene Geldbeträge in Mark								
in II. Wagenklasse			in III. Wagenklasse				im ganzen	Jahr und Monat
auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	zusammen	auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	auf Arbeiterkarten	zusammen		
tationen.								**1898**
67 572	45 623	113 195	242 373	75 066	24 869	342 308	455 503	Januar
57 463	44 387	101 850	209 372	73 025	23 857	306 254	408 104	Februar
63 056	42 401	105 457	238 060	75 549	28 377	341 986	447 443	März
69 585	42 698	112 283	263 313	78 281	23 268	364 862	477 145	April
85 745	41 240	126 985	294 290	77 757	24 419	396 466	523 451	Mai
69 058	36 671	105 729	256 171	75 788	29 136	361 095	466 824	Juni
80 682	30 197	90 879	262 812	75 531	27 439	365 782	456 661	Juli
56 877	27 990	84 867	253 250	73 389	32 369	359 008	443 875	August
63 027	33 396	96 423	250 347	73 039	29 091	352 477	448 900	September
67 385	44 350	111 735	257 567	78 866	31 038	367 471	479 206	Oktober
61 968	44 622	106 590	224 087	78 127	29 106	331 320	437 910	November
66 406	46 320	112 726	241 666	77 068	26 620	345 354	458 080	Dezember
788 824	479 895	1 268 719	2 993 308	911 486	329 589	4 234 383	5 503 102	zusammen A
tationen.								
22 540	11 322	33 862	120 029	29 740	38 617	188 386	222 248	Januar
20 332	10 232	30 564	105 236	28 812	36 613	170 661	201 225	Februar
23 579	10 540	34 119	122 804	29 955	43 165	195 924	230 043	März
28 873	11 677	40 550	149 150	30 828	35 540	215 518	256 068	April
42 098	10 827	52 925	197 909	32 494	36 867	267 270	320 195	Mai
31 017	10 025	41 042	161 338	31 626	43 062	236 026	277 068	Juni
30 153	8 818	38 971	169 221	31 728	40 992	241 941	280 912	Juli
29 624	9 158	38 782	172 550	31 947	48 625	253 122	291 904	August
27 898	9 471	37 369	152 321	41 448	44 443	238 212	275 581	September
25 448	11 795	37 243	132 920	35 050	50 377	218 347	255 590	Oktober
22 972	10 612	33 584	127 734	34 032	48 896	210 662	244 246	November
21 644	12 587	34 231	128 910	32 799	44 394	206 103	240 334	Dezember
336 178	127 064	453 242	1 740 122	390 459	511 591	2 642 172	3 095 414	zusammen B
1 125 002	606 959	1 721 961	4 733 430	1 301 945	841 180	6 876 555	8 598 516	zus. A und B

Digitized by Google

Jahr und Monat	Zurückgelegte Fahrten in II. Wagenklasse: auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	zusammen	in III. Wagenklasse: auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	auf Arbeiterkarten	zusammen	insgesamt
1899								**A. Stadtbahn**
Januar . . .	400 147	617 246	1 017 393	2 054 403	1 382 586	450 684	3 887 673	4 905 0
Februar . . .	359 533	604 230	963 763	1 844 648	1 223 902	403 416	3 471 966	4 435 7
März	392 317	565 396	957 713	2 039 576	1 366 618	435 468	3 841 662	4 799 3
April[1] . . .	427 243	524 372	951 615	2 235 293	1 332 170	405 096	3 972 559	4 924 1
Mai[2]	445 116	543 040	988 156	2 288 783	1 390 790	449 832	4 129 405	5 117 5
Juni	395 512	482 074	877 586	2 121 370	1 359 076	447 552	3 927 998	4 805 5
Juli	339 348	412 666	752 014	2 167 077	1 360 482	474 252	4 001 811	4 753 8
August . . .	324 509	361 944	686 453	2 066 755	1 321 782	496 884	3 885 421	4 571 8
September . .	354 857	433 774	788 631	2 015 161	1 279 508	460 776	3 755 445	4 544 0
Oktober . . .	432 363	554 964	987 327	2 208 805	1 419 282	538 332	4 166 419	5 153 7
November . .	383 725	609 758	993 483	1 943 727	1 346 330	482 268	3 772 325	4 765 8
Dezember . .	461 731	652 680	1 114 411	2 171 076	1 472 634	367 164	4 010 874	5 125 2
zusammen A	4 716 401	6 362 144	11 078 545	25 156 674	16 255 160	5 411 724	46 823 558	57 902 10
								B. Ringbahn
Januar . . .	117 543	138 014	255 557	1 038 895	567 274	926 544	2 532 713	2 788 2
Februar . . .	119 358	117 136	236 494	925 075	503 666	834 864	2 263 605	2 500 0
März	142 533	150 538	293 071	1 119 593	569 466	927 804	2 616 863	2 909 9
April[1] . . .	181 200	138 774	319 974	1 383 912	569 156	844 080	2 797 148	3 117 1
Mai[2]	185 030	141 646	326 676	1 512 901	588 190	944 376	3 045 467	3 372 1
Juni	174 330	130 350	304 680	1 443 711	594 592	990 288	3 028 591	3 333 2
Juli	172 343	123 550	295 893	1 524 233	582 866	971 556	3 078 655	3 374 5
August . . .	160 050	119 730	279 780	1 415 037	621 504	1 031 712	3 068 253	3 348 0
September . .	134 482	128 776	263 258	1 167 561	563 944	985 608	2 717 113	2 980 3
Oktober . . .	153 064	155 422	308 486	1 230 833	609 668	1 122 384	2 962 885	3 271 3
November . .	127 475	160 954	288 429	1 075 651	583 578	1 065 376	2 714 605	3 003 0
Dezember . .	127 268	174 522	301 790	1 099 888	723 448	844 656	2 667 992	2 969 7
zusammen B	1 794 676	1 679 412	3 474 088	14 937 290	7 077 352	11 479 248	33 493 890	36 967 9
zusam. A u. B	6 511 077	8 041 556	14 552 633	40 093 964	23 332 512	16 890 972	80 317 448	94 870 0

[1]) Ostern am 2./3. April. — [2]) Pfingsten am 21./22. Mai

Digitized by Google

Erhobene Geldbeträge in Mark								
in II. Wagenklasse			in III. Wagenklasse				im ganzen	Jahr und Monat
auf fache Fahr- arten	auf Zeit- karten	zu- sammen	auf einfache Fahr- karten	auf Zeit- karten	auf Arbeiter- karten	zu- sammen		
stationen.								**1899**
57 556	47 937	115 493	236 052	77 955	27 976	341 983	457 476	Januar
65 209	47 317	112 526	212 743	75 536	25 134	313 413	425 939	Februar
67 920	45 263	113 183	236 728	76 237	27 437	340 402	453 585	März
74 921	45 953	120 874	263 936	80 506	25 748	370 190	491 064	April
77 266	44 136	121 402	267 979	78 498	28 430	374 907	496 309	Mai
68 854	40 359	109 213	247 960	79 350	28 359	355 669	464 882	Juni
59 296	33 943	93 239	252 857	77 895	29 925	360 677	453 916	Juli
56 902	29 739	86 641	242 066	74 700	31 085	347 851	434 492	August
61 353	35 995	97 348	234 872	74 934	28 800	338 606	435 954	September
74 595	46 922	121 517	259 343	82 158	33 382	374 883	496 400	Oktober
66 060	50 536	116 596	225 817	78 639	30 510	334 966	451 562	November
79 131	52 328	131 459	252 759	78 744	22 754	354 257	485 716	Dezember
749 063	520 428	1 339 491	2 933 112	935 152	339 540	4 207 804	5 547 295	zusammen A
tationen.								
22 255	12 640	34 895	122 690	33 731	46 600	203 021	237 916	Januar
23 067	12 123	35 190	115 813	32 527	41 733	190 073	225 263	Februar
27 024	10 354	37 378	134 301	32 528	46 127	212 956	250 334	März
34 792	14 027	48 819	166 991	36 575	42 882	246 448	295 267	April
35 508	12 284	47 792	182 042	35 205	48 110	265 357	313 149	Mai
33 595	11 930	45 525	173 327	35 095	47 572	255 994	301 519	Juni
32 539	11 119	43 658	182 056	34 336	49 191	265 583	309 241	Juli
31 011	10 849	41 860	172 429	34 857	52 189	259 475	301 335	August
25 391	11 799	37 190	139 947	44 160	48 848	232 955	270 145	September
28 860	14 352	43 212	147 900	37 935	56 646	242 481	285 693	Oktober
23 932	14 686	38 618	129 061	35 699	53 240	218 000	256 618	November
23 713	15 347	39 060	132 690	35 290	40 716	208 696	247 756	Dezember
341 687	151 510	493 197	1 799 247	427 938	573 854	2 801 039	3 294 236	zusammen B
090 750	671 938	1 832 688	4 732 359	1 363 090	913 394	7 008 843	8 841 531	zus. A und B

Digitized by Google

Jahr und Monat	Zurückgelegte Fahrten							
	in II. Wagenklasse			in III. Wagenklasse				
	auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	zusammen	auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	auf Arbeiterkarten	zusammen	in gan
1900								**A. Stadtba**
Januar . . .	413 878	676 170	1 090 048	2 030 821	1 412 896	479 292	3 923 009	5 01
Februar . . .	379 696	651 684	1 031 380	1 844 301	1 230 802	447 492	3 522 595	4 55
März	414 907	632 400	1 047 307	2 039 655	1 408 388	487 584	3 935 627	4 98
April [1]) . . .	473 291	653 450	1 126 741	2 312 226	1 349 138	471 708	4 133 072	5 25
Mai	505 024	604 346	1 109 370	2 372 392	1 443 390	526 740	4 342 522	5 45
Juni [2]) . . .	411 898	525 220	937 118	2 219 907	1 344 936	451 512	4 016 355	4 95
Juli	336 136	438 716	774 852	2 148 994	1 359 730	553 992	4 062 716	4 83
August . . .	321 737	396 322	718 059	2 045 042	1 337 062	556 464	3 938 568	4 65
September . .	403 983	466 862	870 845	2 098 629	1 325 806	532 152	3 956 587	4 82
Oktober . . .	386 986	575 604	962 590	2 038 002	1 390 038	594 240	4 022 280	4 98
November . .	360 135	620 180	980 315	1 770 762	1 369 076	494 040	3 633 878	4 61
Dezember . .	394 249	670 534	1 064 783	1 938 410	1 379 268	406 836	3 724 514	4 78
zusammen A	4 801 920	6 911 488	11 713 408	24 859 141	16 350 530	6 002 052	47 211 723	58 92
								B. Ringba
Januar . . .	117 335	175 210	292 545	1 023 360	605 348	1 038 252	2 666 960	2 95
Februar . . .	116 194	156 840	273 034	933 980	536 020	952 188	2 422 188	2 69
März	122 232	170 764	292 996	1 044 212	610 420	1 034 712	2 689 344	2 98
April [1]) . . .	191 577	164 832	356 409	1 427 437	614 788	932 244	2 974 469	3 33
Mai	180 113	170 076	350 189	1 376 435	639 162	1 087 164	3 102 761	3 45
Juni [2]) . . .	185 967	152 046	338 013	1 582 881	602 728	981 876	3 167 485	3 50
Juli	162 364	137 012	299 376	1 516 137	640 290	1 119 312	3 275 739	3 57
August . . .	141 932	132 002	273 934	1 397 435	647 302	1 129 932	3 174 669	3 44
September . .	150 664	138 774	289 438	1 317 845	607 030	1 059 972	2 984 847	3 27
Oktober . . .	122 087	165 316	287 403	1 133 669	663 458	1 247 280	3 044 407	3 33
November . .	106 628	168 104	274 732	995 014	623 452	1 080 768	2 699 234	2 97
Dezember . .	119 000	185 042	304 042	1 104 167	740 670	923 592	2 768 429	3 07
zusammen B	1 716 093	1 916 018	3 632 111	14 852 572	7 530 668	12 587 292	34 970 532	38 60
zusam. A u. B	6 518 013	8 827 506	15 345 519	39 711 713	23 881 198	18 589 344	82 182 255	97 52

[1]) Ostern am 15./16. April. — [2]) Pfingsten am 3./4. Juni.

Digitized by Google

Erhobene Geldbeträge in Mark								
in II. Wagenklasse			in III. Wagenklasse				im ganzen	Jahr und Monat
auf fache ahr- rten	auf Zeit- karten	zu- sammen	auf einfache Fahr- karten	auf Zeit- karten	auf Arbeiter- karten	zu- sammen		
a t i o n e n.								**1900**
1 270	54 956	126 226	234 605	78 946	30 144	343 695	469 921	Januar
7 199	52 480	119 679	213 089	77 681	28 186	318 956	438 635	Februar
1 531	51 143	122 674	236 148	79 221	30 696	346 065	468 739	März
2 113	51 872	133 985	271 861	81 086	27 991	380 938	514 923	April
6 180	49 197	135 377	279 367	81 614	33 478	394 459	529 836	Mai
1 827	44 084	115 911	264 971	79 908	28 706	373 585	489 496	Juni
8 862	36 074	94 936	251 030	77 523	35 356	363 909	458 845	Juli
6 196	32 670	88 866	237 847	75 872	35 257	348 976	437 842	August
8 293	39 231	107 524	248 474	77 356	33 720	359 550	467 074	September
6 782	47 346	114 128	234 930	80 567	37 745	353 242	467 370	Oktober
1 875	52 139	114 014	203 497	78 591	30 862	312 950	426 964	November
7 854	53 299	121 153	222 690	77 189	26 516	326 395	447 548	Dezember
9 982	564 491	1 394 473	2 898 509	945 554	378 657	4 222 720	5 617 193	zusammen A
a t i o n e n.								
2 554	15 717	38 271	123 335	35 884	51 414	210 633	248 904	Januar
2 271	15 291	37 562	112 200	34 704	47 539	194 443	232 005	Februar
3 000	13 055	36 055	125 429	35 981	51 658	213 068	249 123	März
6 827	16 168	52 995	172 782	39 873	47 044	259 699	312 694	April
4 485	15 028	49 513	166 782	37 421	55 794	259 997	309 510	Mai
5 519	13 809	49 328	191 404	36 681	50 351	278 436	327 764	Juni
5 942	12 279	40 221	182 483	37 928	57 725	278 136	318 357	Juli
3 201	11 593	38 794	167 179	37 010	57 752	261 941	300 735	August
3 920	12 622	41 542	158 068	45 561	54 404	258 033	299 575	September
4 273	15 004	38 277	134 998	40 545	63 193	238 736	277 013	Oktober
2 365	15 605	35 970	117 807	37 635	53 794	209 236	245 206	November
2 477	16 144	38 621	130 047	35 635	45 442	211 124	249 745	Dezember
4 884	172 315	497 149	1 782 514	454 858	636 110	2 873 482	3 370 631	zusammen B
4 816	736 806	1 891 622	4 681 023	1 400 412	1 014 767	7 096 202	8 987 824	zus. A und B

Digitized by Google

Jahr und Monat	Zurückgelegte Fahrten in II. Wagenklasse: auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	zusammen	in III. Wagenklasse: auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	auf Arbeiterkarten	zusammen	in ganz
1901								**A. Stadtbah**
Januar . . .	407 609	671 536	1 079 145	1 775 242	1 317 964	397 776	3 490 982	4 570
Februar . . .	374 865	584 434	959 299	1 614 954	1 189 626	371 724	3 176 304	4 135
März	389 129	619 938	1 009 067	1 788 747	1 328 108	425 472	3 542 327	4 551
April [1] . . .	408 158	564 368	972 526	1 922 503	1 263 874	407 436	3 593 813	4 566
Mai [2]	421 776	570 718	992 494	2 001 230	1 345 078	413 892	3 760 200	4 752
Juni	360 051	477 044	837 095	1 781 063	1 301 204	403 584	3 485 851	4 322
Juli	267 851	383 672	651 523	1 717 769	1 292 978	493 548	3 504 295	4 155
August . . .	267 967	345 912	613 879	1 687 409	1 222 530	449 088	3 359 027	3 972
September. .	338 239	419 110	757 349	1 719 898	1 190 790	476 460	3 387 148	4 144
Oktober. . .	351 125	535 588	886 713	1 756 705	1 304 438	487 488	3 548 631	4 435
November. .	340 389	590 608	930 997	1 605 976	1 292 902	448 656	3 347 534	4 278
Dezember . .	382 772	630 208	1 012 980	1 773 659	1 309 134	395 988	3 478 781	4 491
zusammen A	4 309 931	6 393 136	10 703 067	21 145 155	15 358 626	5 171 112	41 674 893	52 377
								B. Ringbah
Januar . . .	106 955	186 044	292 999	920 471	605 284	918 420	2 444 175	2 737
Februar. . .	103 263	165 494	268 757	851 257	538 508	860 064	2 249 829	2 518
März	127 789	176 902	304 691	1 052 042	584 682	950 064	2 586 788	2 891
April [1] . . .	168 280	167 620	335 900	1 302 746	602 848	944 124	2 849 718	3 185
Mai [2]	182 805	167 946	350 751	1 506 700	611 296	959 772	3 077 768	3 428
Juni	154 846	144 592	299 438	1 325 025	595 576	962 064	2 882 665	3 182
Juli	132 298	125 928	258 226	1 280 907	612 048	1 117 680	3 010 635	3 268
August . . .	125 234	122 736	247 970	1 227 058	595 766	1 082 460	2 905 284	3 153
September. .	133 998	138 592	272 590	1 176 279	576 124	1 093 248	2 845 651	3 118
Oktober. . .	112 081	161 372	273 453	1 045 876	626 388	1 147 416	2 819 680	3 093
November. .	100 873	167 620	268 493	904 925	579 882	1 045 788	2 530 595	2 799
Dezember . .	112 101	178 780	290 881	1 042 097	607 238	935 520	2 584 905	2 875
zusammen B	1 560 523	1 903 626	3 464 149	13 635 383	7 135 690	12 016 620	32 787 693	36 251
zusam. A u. B	5 870 454	8 296 762	14 167 216	34 780 538	22 494 316	17 187 732	74 462 586	88 629

[1] Ostern am 7./8. April. — [2] Pfingsten am 26./27. Mai.

Digitized by Google

Erhobene Geldbeträge in Mark								
in II. Wagenklasse			in III. Wagenklasse					
auf nfache Fahrarten	auf Zeitkarten	zusammen	auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	auf Arbeiterkarten	zusammen	im ganzen	Jahr und Monat
ationen.								1901
71 005	54 908	125 913	204 248	75 356	25 202	304 806	430 719	Januar
66 301	47 467	113 768	186 586	77 369	23 619	287 574	401 342	Februar
66 897	51 263	118 160	208 248	76 932	26 595	311 775	429 935	März
71 192	48 377	119 569	229 846	76 497	24 562	330 905	450 474	April
72 685	49 015	121 700	238 464	75 276	26 987	340 727	462 427	Mai
65 826	39 538	103 364	213 687	77 356	25 476	316 519	419 883	Juni
47 010	32 951	79 961	197 460	73 110	31 023	301 593	381 554	Juli
47 027	28 750	75 777	194 176	69 004	28 046	291 226	367 003	August
59 435	36 470	95 905	203 917	69 374	28 836	302 127	398 032	September
60 814	44 311	105 125	202 031	74 805	30 219	307 055	412 180	Oktober
59 041	49 174	108 215	184 881	74 126	27 959	286 966	395 181	November
66 241	50 554	116 795	208 159	72 329	24 579	305 067	421 862	Dezember
51 474	532 778	1 284 252	2 471 703	891 534	323 103	3 686 340	4 970 592	zusammen A
ationen.								
20 148	16 018	36 166	110 179	35 086	45 231	190 496	226 662	Januar
19 436	15 221	34 657	98 120	34 173	43 167	175 460	210 117	Februar
24 270	13 722	37 992	126 633	34 943	47 362	208 938	246 930	März
32 336	14 577	46 913	159 320	34 721	47 512	241 553	288 466	April
35 526	14 275	49 801	179 216	35 235	49 362	263 813	313 614	Mai
28 113	13 145	41 258	159 022	35 028	48 374	242 424	283 682	Juni
25 441	11 154	36 595	150 380	35 234	55 669	241 283	277 878	Juli
24 127	10 716	34 843	144 482	34 621	51 589	230 692	265 535	August
25 533	12 439	37 972	138 479	42 406	54 170	235 055	273 027	September
21 612	14 772	36 384	121 549	37 430	56 393	215 372	251 756	Oktober
19 663	15 201	34 864	112 078	34 654	52 012	198 744	233 608	November
20 001	15 511	35 512	113 962	34 850	45 887	194 699	230 211	Dezember
5 206	166 751	462 957	1 613 420	428 381	596 728	2 638 529	3 101 486	zusammen B
7 680	699 529	1 747 209	4 085 123	1 319 915	919 831	6 324 869	8 072 078	zus. A und B

Digitized by Google

Jahr und Monat	Zurückgelegte Fahrten							
	in II. Wagenklasse			in III. Wagenklasse				
	auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	zusammen	auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	auf Arbeiterkarten	zusammen	im ganze
1902								**A. Stadtbahn**
Januar . . .	353 253	636 032	989 285	1 684 059	1 329 798	450 720	3 464 577	4 453
Februar . . .	368 157	573 688	941 845	1 575 679	1 171 640	406 500	3 153 819	4 095
März [1] . . .	373 334	592 636	965 970	1 794 458	1 305 000	415 488	3 514 946	4 480
April	365 843	545 466	911 309	1 795 539	1 265 450	503 196	3 564 185	4 475
Mai [2] . . .	392 179	544 356	936 535	1 884 999	1 329 540	440 016	3 654 555	4 591
Juni	358 578	449 350	807 928	1 838 608	1 237 756	506 388	3 582 752	4 390
Juli	285 130	376 660	661 790	1 776 494	1 294 606	535 380	3 606 480	4 268
August . . .	327 425	349 858	677 283	1 801 375	1 220 088	519 024	3 540 487	4 217
September. .	322 470	416 686	739 156	1 714 552	1 190 032	584 484	3 498 068	4 237
Oktober. . .	380 305	556 128	936 433	1 810 182	1 325 790	556 008	3 691 980	4 628
November . .	397 524	614 606	1 012 130	1 761 871	1 328 292	496 992	3 587 155	4 599
Dezember . .	393 877	648 744	1 042 621	1 814 883	1 339 192	445 608	3 599 683	4 642
zusammen A	4 318 075	6 304 210	10 622 285	21 252 699	15 346 184	5 859 804	42 458 687	53 081
								B. Ringbahn
Januar . . .	104 904	187 860	292 764	929 878	604 032	1 078 728	2 612 638	2 905
Februar. . .	111 330	163 684	275 014	873 488	526 970	975 552	2 376 010	2 651
März [1] . . .	119 867	179 844	299 711	1 071 701	579 674	1 012 704	2 664 079	2 963
April	143 005	168 468	311 473	1 148 728	602 970	1 137 456	2 889 154	3 200
Mai [2]	155 263	169 012	324 275	1 314 271	608 102	1 045 440	2 967 813	3 292
Juni	161 242	149 500	310 742	1 407 650	591 940	1 180 584	3 180 174	3 490
Juli	138 702	127 182	265 884	1 370 439	600 838	1 275 192	3 246 469	3 512
August . . .	146 239	126 368	272 607	1 392 891	599 336	1 225 476	3 217 703	3 490
September. .	123 220	143 320	266 540	1 155 052	584 184	1 387 308	3 126 544	3 395
Oktober. . .	128 050	172 330	300 380	1 132 528	638 474	1 347 624	3 118 626	3 419
November . .	135 850	183 496	319 346	1 103 165	597 820	1 198 824	2 899 809	3 219
Dezember . .	116 612	201 824	318 436	1 061 546	594 702	1 118 028	2 774 276	3 092
zusammen B	1 584 284	1 972 888	3 557 172	13 961 337	7 129 042	13 982 916	35 073 295	38 630
zusam. A u. B	5 902 359	8 277 098	14 179 457	35 214 036	22 475 226	19 842 720	77 531 982	91 711

[1]) Ostern am 30./31. März. — [2]) Pfingsten am 18./19. Mai.

Digitized by Google

Erhobene Geldbeträge in Mark

in II. Wagenklasse			in III. Wagenklasse					
auf fache ahr- rten	auf Zeit- karten	zu- sammen	auf einfache Fahr- karten	auf Zeit- karten	auf Arbeiter- karten	zu- sammen	im ganzen	Jahr und Monat
ationen.								**1902**
1 895	52 795	114 690	193 294	74 266	27 933	295 493	410 183	Januar
3 942	51 251	115 193	175 977	72 359	25 136	273 472	388 665	Februar
4 924	48 595	113 519	207 307	72 531	26 013	305 851	419 370	März
3 747	47 211	110 958	207 687	75 817	31 859	315 363	426 321	April
8 607	44 315	112 922	217 798	73 899	27 582	319 279	432 201	Mai
2 080	38 587	100 667	212 428	73 174	31 613	317 215	417 882	Juni
9 599	30 765	80 364	204 763	74 279	33 589	312 631	392 995	Juli
3 414	29 514	82 928	207 468	68 599	32 611	308 678	391 606	August
5 885	35 682	91 567	197 656	69 706	36 693	304 055	395 622	September
5 499	46 689	112 188	215 200	76 574	34 860	326 634	438 822	Oktober
8 579	50 029	118 608	201 959	74 360	30 484	306 803	425 411	November
8 085	52 254	120 339	210 979	74 148	27 491	312 618	432 957	Dezember
6 256	527 687	1 273 943	2 452 516	879 712	365 864	3 698 092	4 972 035	zusammen A
ationen.								
19 941	17 189	37 130	108 537	35 432	52 287	196 256	233 386	Januar
21 518	15 818	37 336	102 790	33 473	46 782	183 045	220 381	Februar
22 684	15 939	38 623	125 678	35 226	49 211	210 115	248 738	März
27 113	15 855	42 968	134 654	37 663	55 560	227 877	270 845	April
29 372	14 708	44 080	158 478	35 172	51 074	239 724	283 804	Mai
30 802	13 428	44 230	164 471	35 862	58 346	258 679	302 909	Juni
26 270	11 250	37 520	160 060	35 104	61 496	256 660	294 180	Juli
27 493	10 964	38 457	161 318	34 659	59 309	255 286	293 743	August
25 111	13 786	36 897	131 678	42 502	68 418	242 598	279 495	September
23 871	15 422	39 293	131 031	38 315	66 498	235 844	275 137	Oktober
25 405	16 463	41 868	128 026	35 975	58 528	222 529	264 397	November
21 676	17 440	39 116	121 663	34 162	52 697	208 522	247 638	Dezember
9 256	178 262	477 518	1 623 384	433 545	680 206	2 737 135	3 214 653	zusammen B
35 512	705 949	1 751 461	4 075 900	1 313 257	1 046 070	6 435 227	8 186 688	zus. A und B

Digitized by Google

Jahr und Monat	Zurückgelegte Fahrten in II. Wagenklasse: auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	zusammen	in III. Wagenklasse: auf einfache Fahrkarten	auf Zeitkarten	auf Arbeiterkarten	zusammen	gan
				Gesamtergebnisse der Jah				
1884	680	129	809	9 868	618	1 930	12 411	13
1885	687	186	873	11 175	1 156	2 058	14 389	15
1886	974	193	1 167	13 947	1 420	2 757	18 124	19
1887	1 342	274	1 616	16 279	1 716	3 427	21 422	23
1888	1 688	431	2 119	18 253	2 086	4 187	24 526	26
1889	2 030	638	2 668	20 045	2 576	4 951	27 572	30
1890	2 952	932	3 884	24 725	2 807	6 751	34 283	38
1891	3 517	1 403	4 920	27 935	3 587	9 385	40 907	45
1892	4 315	1 808	6 123	31 962	4 055	11 181	47 198	53
1893	4 615	2 234	6 849	33 621	7 723	11 176	52 520	59
1894	5 109	3 705	8 814	35 704	12 696	11 096	59 496	68
1895	5 560	4 768	10 328	37 679	15 488	11 987	65 154	75
1896	6 902	6 216	13 118	43 735	19 871	13 273	76 879	89
1897	6 239	6 658	12 897	40 457	20 657	13 736	74 850	87
1898	6 301	7 242	13 543	40 679	22 349	15 221	78 249	91
1899	6 511	8 042	14 553	40 094	23 332	16 891	80 317	94
1900	6 518	8 828	15 346	39 712	23 881	18 589	82 182	97
1901	5 870	8 297	14 167	34 781	22 494	17 188	74 463	88
1902	5 902	8 277	14 179	35 214	22 475	19 843	77 532	91
zusammen . .	77 712	[1] 70 261	147 973	555 860	[1] 210 987	195 627	962 474	1 110

[1] Die Anzahl der auf Zeitkarten zurückgelegten Fahrten ist tatsächlich erheb
wirklich ausgeführten Reisen ist jedoch nicht festzustellen.

Digitized by Google

Erhobene Geldbeträge in Mark								
in II. Wagenklasse			in III. Wagenklasse				im ganzen	Jahr und Monat
auf ifache Fahr-arten	auf Zeit-karten	zu-sammen	auf einfache Fahr-karten	auf Zeit-karten	auf Arbeiter-karten	zu-sammen		
84 bis 1902 in Tausenden.								
207	14	221	1 585	45	168	1 798	2 019	1884
198	19	217	1 709	83	180	1 972	2 189	1885
239	20	259	1 992	101	238	2 331	2 590	1886
286	28	314	2 178	119	283	2 580	2 894	1887
348	43	391	2 440	140	335	2 915	3 306	1888
416	61	477	2 679	169	379	3 227	3 704	1889
541	88	629	3 002	181	482	3 665	4 294	1890
639	128	767	3 345	224	617	4 186	4 953	1891
747	161	908	3 627	248	704	4 579	5 487	1892
800	190	990	3 833	457	679	4 969	5 959	1893
881	312	1 193	4 078	734	652	5 464	6 657	1894
959	404	1 363	4 280	909	667	5 856	7 219	1895
1 246	529	1 775	5 131	1 136	740	7 007	8 782	1896
1 096	567	1 663	4 696	1 201	755	6 652	8 315	1897
1 115	607	1 722	4 734	1 302	841	6 877	8 599	1898
1 161	672	1 833	4 732	1 363	914	7 009	8 842	1899
1 155	737	1 892	4 681	1 400	1 015	7 096	8 988	1900
1 048	699	1 747	4 085	1 320	920	6 325	8 072	1901
1 046	706	1 752	4 076	1 313	1 046	6 435	8 187	1902
14 128	5 985	20 113	66 883	12 445	11 615	90 943	111 056	zusammen

Über, da die meisten Zeitkarten öfter als zweimal täglich benutzt werden; die Anzahl der

Digitized by Google

Die Eisenbahnen in Dänemark

im Betriebsjahr 1901/1902.[1])

Das Eisenbahnnetz Dänemarks hatte am 31. März 1902 eine Ausdehnung von 2 967 km gegen 2 856 km am 31. März 1901. Von dem im Betriebsjahr 1901/1902 eingetretenen Zuwachs von 111 km kommen 6 km auf die Staats-, 105 km auf die Privatbahnen. Nach den Eigentums- und Betriebsverhältnissen waren am 31. März:

	1901	1902
Staatsbahnen in Staatsbetrieb . . . km	1 727	1 733
Privatbahnen „ „ . . . „	83	83
Staatsbahnen „ Privatbetrieb . . . „	56	56
Privatbahnen „ „ . . . „	990	1 095
zusammen „	2 856	2 967

[1]) Vgl. die früheren Aufsätze über die dänischen Eisenbahnen im Archiv, zuletzt 1902 S. 889 ff. Ausführlichere Mitteilungen, namentlich auch über die geschichtliche Entwicklung, finden sich in dem Aufsatz: „Die Eisenbahnen in Dänemark", Archiv 1893 S. 284 ff., dem eine Übersichtskarte beigegeben ist. Das Gesetz vom 24. April 1896, durch welches für das dänische Staatsbahnnetz die Beförderungsbedingungen und die Grundsätze für die Aufstellung der Personen- und Gütertarife festgestellt wurden, findet sich im Archiv 1897 S. 430 ff. besprochen und dem Wortlaut nach in Übersetzung wiedergegeben. Wegen der Ausführungsbestimmungen zu diesem Gesetz vgl. Archiv 1898 S. 122 und 571. Die nachstehenden Mitteilungen sind dem dänischen amtlichen Betriebsbericht für das Jahr 1901/1902 entnommen, der die Aufschrift trägt: „Danske Statsbaner. Beretning om driften. Aaret fra 1. April 1901 til 31. Marts 1902. Kjöbenhavn. Trykt hos J. D. Qvist & Komp. (A. Larsen). 1902."

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.

1. Ausdehnung.

Im Staatsbetrieb standen am 31. März 1902 im ganzen 1 816 km Eisenbahnen gegen 1 810 km im Vorjahr. Den Zuwachs von 6 km bilden die vom Staate gebauten, am 30. September 1901 eröffneten Verbindungsstrecken zwischen dem neuen Güterbahnhof bei Kopenhagen und den in diese Stadt einmündenden Hauptbahnen. — In der angegebenen Länge von 1 816 km sind einbegriffen die nur bei Sperrung der Schiffahrt durch Eis auf dem großen Belt benutzten Strecken Korsör—Halskov (3,8 km) und Nyborg—Slipshaven (6 km), zusammen also rund 10 km, die für die Statistik, ebenso wie die 3 km lange Kopenhagener Hafenbahn, nicht in Betracht kommen. Für die Statistik betrug daher die Betriebslänge am Jahresschluß 1 803 km.

Die Eisenbahnverwaltung betreibt außerdem noch die Eisenbahnfähren über den großen und kleinen Belt, den Oddesund, den Sallingsund, zwischen Masmedö und Orehoved, zwischen Helsingör und Helsingborg und zwischen dem Kopenhagener Freihafen und Malmö, zusammen 72,7 km. In Verbindung mit einer deutschen Reederei (Sartori und Berger in Kiel) wird ferner von der dänischen Eisenbahnverwaltung eine regelmäßige Postdampferverbindung zwischen Kiel und Korsör (136 km) unterhalten.

Bei sämtlichen dänischen Staatsbahnen sind die Gleise mit der Spurweite von 1,435 m ausgeführt.

Zweigleisig waren am 31. März 1902 164 km Gleis gegen 158 km im Vorjahr.

Von der gesamten Länge der Staatsbahnen waren nur noch 10 km mit Eisen-, die ganze übrige Länge mit Stahlschienen belegt.

Die Zahl der Stationen, Haltestellen und Fahrkartenverkaufsstellen betrug am 31. März 1902 321 gegen 318 im Vorjahr.

2. Betriebsmittel der dänischen Staatsbahnen und deren Leistungen.

Bestand am 31. März:	1901	1902
Lokomotiven	478	499
Tender	331	336
Personenwagen	1 136	1 191
Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen	50 988	52 975
Post- und Gepäckwagen	335	339

Digitized by Google

	1901	1902
Güter- und Viehwagen	6 017	6 294
davon bedeckte	2 819	2 991
„ offene	3 198	3 303
Die Gepäck-, Güter- und Viehwagen hatten zusammen Tragkraft . . . . . t	60 420	63 931
Für den Schiffahrtsbetrieb und die Fähranlagen der Eisenbahnverwaltung waren vorhanden:		
Schiffe	11	10
Fährboote	17	18
Die Schiffe und Fährboote hatten zusammen Tragfähigkeit . . . . t	6 263	6 359
Leistungen der Betriebsmittel:	**1900/1901**	**1901/1902**
Die Lokomotiven haben geleistet:		
im ganzen . . . . . km	12 008 336	11 982 593
davon: vor Zügen . . . . . „	11 098 819	11 134 342
im Vorspanndienst . . . „	612 366	553 279
in Leerfahrten . . . . „	106 905	97 239
beim Fahren von Gleisbettungsstoff . . . . „	190 246	197 733
Von den Zuglokomotiven hat jede im Durchschnitt geleistet (ausschließlich Rangieren) . . . . „	34 507	30 883
Es kamen im Durchschnitt:		
Zugkilometer auf 1 Bahnkm	6 175	6 183
Wagen „ 1 Zug	13,23	13,778
Reisende „ 1 „	50,30	52,2
befördertes Gut auf 1 Zug . . . t	22,10	22,5
Eigene und fremde Wagen haben auf den Staatsbahnen geleistet km	146 854 063	153 410 227
davon: Personenwagen . . . . „	51 324 738	51 933 694
Postwagen . . . . . „	5 203 633	5 225 549
Gepäck- und Güterwagen „	90 325 692	96 250 984

Digitized by Google

		1900/1901	1901/1902
Durchschnittlich wurden in einem Wagen befördert:			
Reisende		10,9	11,2
Gut, für das Fracht bezahlt wurde[1])	t	2,7	2,6
Zahl der geleisteten Platzkm	Million	2 144,2	2 254,3
davon in 1. Klasse	„	109,0	113,0
„ 2. „	„	489,5	493,9
„ 3. „	„	1 545,7	1 647,4
Von den beförderten Plätzen waren durchschnittlich besetzt	%	24,3	25,2
davon: in 1. Klasse	„	7,4	6,7
„ 2. „	„	22,7	22,0
„ 3. „	„	30,5	30,2
Die Tragkraft der Gepäck-, Güter- und Viehwagen war durchschnittlich ausgenutzt mit	%	30,6	29,2

Der Bestand an Lokomotiven und Wagen ist gegen das Vorjahr gewachsen, ebenso die Leistung der Lokomotiven vor Zügen.

3. Verkehr.[2])

		1900/1901	1901/1902
a) Personenverkehr:			
Zahl der beförderten Personen		18 618 200	19 786 535
davon in 1. Klasse		121 775	129 289
in Prozenten der im ganzen beförderten Personen	%	0,6	0,6
in 2. Klasse		2 433 616	2 428 668
in Prozenten	%	13,1	12,3
in 3. Klasse		16 062 809	17 228 578
in Prozenten	%	86,3	87,1
Beförderte Reisende auf 1 Bahnkm		10 358	10 988

[1]) Werden das frachtfrei beförderte Reisegepäck und die ohne Frachtberechnung beförderten Güter (Packzeug, Dienstgüter usw.) mit in Rechnung gezogen, so ergibt sich für 1901/02 die durchschnittliche Belastung eines Güterwagens zu 2,8 t gegen 2,9 t im Vorjahr.

[2]) Der Verkehr auf der Dampferlinie Kiel—Korsör ist in den nachstehenden Angaben nicht einbegriffen.

Digitized by Google

		1900/1901	1901/1902
Im Ortsverkehr (zwischen Stationen der Staatsbahnen) wurden befördert .	Pers.	17 984 978	19 129 216
Im Verkehr mit inländischen Privatbahnen, mit ausländischen Eisenbahnen und im Durchgangsverkehr wurden befördert	„	633 222	657 319
Zahl der durchfahrenen Personenkm . .		590 013 732	613 376 742
davon in 1. Klasse	km	8 090 991	7 538 409
„ 2. „	„	111 090 168	108 668 539
„ 3. „	„	470 832 573	497 169 794
Es kamen Personenkm:			
auf 1 Bahnkm		328 259	340 632
„ 1 Zugkm		50,3	52,2
Durchschnittslänge einer Reise im Mittel	km	31,7	31,0
in 1. Klasse	„	66,4	58,3
„ 2. „	„	45,6	44,7
„ 3. „	„	29,3	28,9
b) Güterverkehr:			
Befördertes Reise- und Frachtgut, einschl. Fahrzeuge und Leichen .	t	3 198 574	3 303 949
davon waren:			
Reisegut	„	7 446	8 200
Expreß- und Eilgut	„	32 107	33 054
Stückgut	„	486 577	505 433
Wagenladungsgut	„	2 590 673	2 661 925
gebrauchtes Packzeug	„	88 402	94 449
Fahrzeuge und Leichen	Anz.	1 631	1 776
An Vieh wurde befördert:			
Pferde	Stück	62 239	55 113
Hornvieh und Kälber	„	258 755	252 710
Schweine	„	507 502	504 985
sonstige Tiere	„	144 024	124 262
Berechnetes Gewicht der beförderten Tiere	t	135 397	130 695

Digitized by Google

		1900/1901	1901/1902
Gesamtgewicht der beförderten Güter, Tiere und Fahrzeuge	t	3 343 196	3 434 644
Auf 1 Bahnkm wurden befördert .	„	1 860	1 907
Von den im ganzen beförderten Gütern und Tieren kamen:			
auf den Ortsverkehr	„	2 808 864	2 821 428
„ „ Verkehr mit inländischen Privatbahnen, ausländischen Eisenbahnen und Dampfschiffen	„	604 840	525 017
Zahl der im Güterverkehr geleisteten Tonnenkm	tkm	267 492 527	272 007 121
davon kamen auf:			
Expreß- und Eilgut	„	4 489 809	4 429 641
Stückgut	„	48 613 022	49 849 588
Wagenladungsgut	„	190 522 853	193 611 009
gebrauchtes Packzeug	„	9 412 418	10 139 723
Fahrzeuge	„	120 958	144 223
Tiere	„	14 333 467	13 832 937
Es kamen Tonnenkm auf 1 Bahnkm	„	148 822	151 056
Mittlere Beförderungslänge einer Tonne Gutes ausschl. Tiere .	km	79,2	78,4
desgl. einer Tonne Tiere . . .	„	105,9	105,8
Berechnete Zahl der bei Beförderung des frachtfreien Gutes geleisteten	tkm	17 508 479	14 859 509

Im Personenverkehr hat sich die Zahl der beförderten Reisenden im Jahre 1901/02 um etwa 6 %, der Güter- und Viehverkehr im ganzen um etwa 2,7 % gegen das Vorjahr gehoben. Die Zahl der für den Personenverkehr ausgegebenen Monatskarten betrug in 1901/02 23 671 gegen 21 467 im Vorjahr.

Die Güterarten, die in 1901/02 in den größten Mengen befördert wurden, waren Getreide mit etwa 455 000 t, Steinkohlen u. dgl. mit 425 000 t, Ziegel und Kalkwerkserzeugnisse mit 330 000 t, Futterstoffe mit 302 000 t, Bauholz und sonstige Walderzeugnisse mit 284 000 t, sowie Erd- und Steinarten mit 217 000 t.

Digitized by Google

4. Finanzielle Ergebnisse.

		1900/1901	1901/1902
A. Einnahme:			
Gesamteinnahme	Kr.[1]	27 121 552	27 834 516
davon kamen:			
auf den Personenverkehr:			
im ganzen	Kr.	13 247 171	13 590 972
in Prozenten		48,8	48,8
auf den Güter- und Viehverkehr:			
im ganzen	Kr.	12 130 003	12 434 925
in Prozenten		44,7	44,7
auf die Postbeförderung:			
im ganzen	Kr.	804 228	802 110
in Prozenten		3,0	2,9
auf sonstige Quellen:			
im ganzen	Kr.	481 000	488 938
in Prozenten		1,8	1,7
auf Abzüge von Gehalt und Lohn zu Gunsten der Pensionskasse:			
im ganzen	Kr.	459 160	517 571
in Prozenten		1,7	1,9
Es kam Einnahme auf:			
1 km Bahnlänge[2]	Kr.	15 089	15 458
1 Zugkm	„	2,44	2,50
1 Achskm	Öre	9	9
1 Tag	Kr.	74 306	76 259
Durchschnittlich wurde eingenommen:			
im Personenverkehr:			
von 1 Personenkm im Mittel	Öre	2,2	2,2
„ 1 „ in 1. Klasse	„	5,6	5,8
„ 1 „ „ 2. „	„	3,1	3,1
„ 1 „ „ 3. „	„	2,0	2,0
auf 1 Personenwagenkm	„	25,8	26,1

[1] 1 Krone = 100 Öre = 1,125 ℳ.

[2] Zum Vergleich wird bemerkt, daß im Bereich der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen (zusammen am 31. März 1902 = 31 276 km vollspurige Bahnen) die gesamte Betriebseinnahme für 1 km durchschnittliche Betriebslänge im Rechnungsjahr 1901 sich auf 43 463 ℳ belief. Davon entstammten aus dem Personenverkehr 12 622 ℳ und aus dem Güter- und Viehverkehr 28 498 ℳ.

Digitized by Google

		1900/1901	1901/1902
im Güterverkehr:			
von 1 tkm im Mittel	Öre	4,5	4,6
„ 1 „ Reisegepäck	„	44,2	45,8
„ 1 „ Expreß- und Eilgut	„	16,1	16,6
„ 1 „ Stückgut	„	6,9	7,0
„ 1 „ Wagenladungsgut	„	3,0	3,1
„ 1 „ gebrauchtes Packzeug	„	3,2	3,1
„ 1 „ Fahrzeuge u. Leichen	„	42,1	27,4
„ 1 „ Tiere	„	8,0	8,1
„ 1 Güterwagenkm	„	13,4	12,9
B. Ausgabe:			
Gesamtausgabe	Kr.	26 791 851	27 975 660
davon kamen:			
auf die Generaldirektion	„	517 571	519 153
in Prozenten		1,9	1,9
auf die Bahnabteilung	Kr.	4 445 812	5 190 416
in Prozenten		16,6	18,5
auf die Maschinenabteilung	Kr.	10 063 986	9 976 717
in Prozenten		37,6	35,7
auf die Verkehrsabteilung	Kr.	8 205 064	8 355 071
in Prozenten		30,6	29,9
auf die Seefahrtsabteilung	Kr.	2 260 404	2 222 531
in Prozenten		8,4	7,9
auf sonstige Ausgaben	Kr.	750 866	673 248
in Prozenten		2,8	2,4
auf Pensionen, Unterstützungen u. dgl.	Kr.	548 148	609 537
in Prozenten		2,1	2,2
auf Lohnzulagen nach Gesetz vom 3. April 1901	Kr.	—	428 987
in Prozenten		—	1,5
Es entfiel Ausgabe:			
auf 1 Bahnkm	Kr.	14 906	15 536
„ 1 Zugkm	„	2,41	2,51
„ 1 Achskm	Öre	8	9
„ 1 Tag	Kr.	73 402	76 646
C. Überschuß	„	329 701	— 141 144

Digitized by Google

II. Privat-

Lfd. No.	Privateisenbahnen[1])	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	
		1900/01	1901/02
		Kilometer	
1	Gribskovbahn	32	32
2	Hilleröd—Frederikswärk	23	23
3	Lingby—Vedbäk (eröffnet 25. August 1900)	7	12
4	Odsherredsbahn (eröffnet 18. Mai 1899)	49	49
5	Höng—Töllöse (eröffnet 22. Dezember 1901)	—	10
6	Ostseeländische Eisenbahn (Rechnungsjahr = Kalenderjahr)	46	46
7	Prästö—Nästved (eröffnet 20. März 1900)	24	23
8	Kallehavn-Bahn	21	21
9	Rönne — Nexö- und Alminding-Bahn (eröffnet 13. Dezember 1900)	11	42
10	Laaland'sche Eisenbahn (Rechnungsjahr=Kalenderjahr)	65	65
11	Maribo—Bandholm (Rechnungsjahr = Kalenderjahr)	8	8
12	Svendborg—Nyborg	38	38
13	Nordfünen'sche Eisenbahn	37	37
14	Odense—Kjerteminde—Dalby (eröffnet 5. April 1900)	32	32
15	Odense—Svendborg (Südfünen'sche Eisenbahn)	47	47
16	Kolding—Egtved	28	28
17	Veile—Vandel	28	28
18	Veile—Give	30	30
19	Horsens—Törring	28	28
20	Horsens—Bryrup	38	38
21	Horsens—Juelsminde	30	30
22	Hads-Ning Herreder	36	36
23	Ebeltoft—Trustrup (eröffnet 27. März 1901)	—	25
24	Vemb—Lemvig—Thyborön	56	56
25	Randers—Hadsund	41	41
26	Aars—Nibe—Svendstrup	41	41
27	Aalborg—Hadsund (eröffnet 2. Dezember 1900)	19	56
28	Fjerritslev—Frederikshavn	135	135
29	Skagenbahn	40	40
	Gesamtlänge der Privatbahnen	990	1095
30	Staatsbahn Nyborg—Ringe—Faaborg im Betriebe der Odense—Svendborger (Südfünen'schen) Eisenbahngesellschaft	56	56

[1]) Soweit bei den einzelnen Bahnen nicht anders angegeben, umfaßt die

Digitized by Google

bahnen.

Auf 1 km Bahnlänge kam						Von der Einnahme entsprangen aus dem			
Einnahme		Ausgabe		Überschuß		Pers.-Verkehr		Güterverkehr	
1900/01	1901/02	1900/01	1901/02	1900/01	1901/02	1900/01	1901/02	1900/01	1901/02
Kronen									
3 771	3 983	3 113	3 225	658	758	1 863	1 964	1 738	1 849
4 335	4 316	2 792	2 836	1 543	1 480	1 986	2 005	2 090	2 006
1 756	2 494	2 595	2 356	— 839	138	1 314	1 644	393	686
4 124	4 310	2 566	3 050	1 558	1 259	2 011	2 051	1 863	1 993
—	2 533	—	2 121	—	412	—	1 279	—	1 166
4 949	4 987	3 826	3 992	1 123	995	2 033	2 059	2 724	2 775
3 832	3 897	2 381	2 534	1 451	1 362	2 433	2 393	1 204	1 158
4 070	4 429	3 092	3 248	978	1 182	2 659	2 966	1 035	1 123
1 738	2 053	1 250	1 514	488	539	1 339	1 339	389	533
7 789	7 742	5 302	5 448	2 487	2 294	3 352	3 390	4 093	3 960
7 556	8 939	3 976	3 706	3 580	5 233	1 168	1 150	5 333	6 739
4 427	4 582	3 780	3 961	647	620	2 503	2 560	1 425	1 515
5 163	5 161	2 978	2 872	2 185	2 289	2 802	2 762	2 115	2 170
4 589	4 416	2 367	2 235	2 222	2 181	2 974	2 728	1 485	1 579
11 911	11 591	7 173	7 231	4 738	4 360	6 343	6 009	5 112	5 199
1 942	2 080	1 940	2 026	2	54	1 092	1 180	778	808
1 893	1 961	1 671	1 747	222	214	967	969	803	832
3 378	3 614	2 235	2 311	1 143	1 303	1 735	1 815	1 206	1 345
3 411	3 413	2 754	2 776	657	637	1 528	1 551	1 534	1 522
1 981	2 216	1 398	1 657	583	559	1 087	1 265	755	809
3 251	3 217	2 810	2 528	441	689	1 808	1 830	1 281	1 230
5 368	5 430	3 729	3 740	1 639	1 690	2 867	2 942	2 105	2 186
—	2 211	—	1 846	—	365	—	1 169	—	756
2 914	2 918	2 575	2 429	339	489	1 465	1 494	1 196	1 252
2 829	2 885	2 464	2 456	365	429	1 370	1 383	1 285	1 227
2 007	2 158	1 930	1 954	77	204	1 034	1 037	790	926
2 454	2 671	2 011	2 371	443	300	1 444	1 575	946	1 023
3 216	3 355	2 655	2 493	561	862	1 669	1 683	1 345	1 458
1 936	2 027	1 614	1 581	322	446	970	1 009	837	887
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 824	5 102	4 282	4 390	542	712	2 617	2 658	1 927	2 162

Rechnungsjahr die gleiche Zeit, wie bei den Staatsbahnen (1. April bis 31. März).

Digitized by Google

Das finanzielle Ergebnis des Betriebes der dänischen Staatsbahnen ist danach im Betriebsjahr 1901/02 ein ungünstiges gewesen. Die Roheinnahme war zwar gegen das Vorjahr um etwa 700 000 Kronen gewachsen, aber zu gleicher Zeit stiegen die Ausgaben um nahezu 1 200 000 Kronen, sodaß sich gegenüber dem Überschuß von rund 329 000 Kronen im Vorjahr in 1901/02 ein Fehlbetrag von rund 141 000 Kronen ergeben hat. Über die Ursachen, die dieses ungünstige Ergebnis herbeigeführt haben, enthält der Bericht keine Angaben, ebenso nicht darüber, ob der im Bericht für 1900/01 ausgesprochenen Absicht der Generaldirektion der dänischen Staatsbahnen, auf eine Erhöhung der Tarife hinzuwirken, weitere Folge gegeben worden ist.

5. Unfälle.

	1900/1901		1901/1902	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
1. Reisende wurden:				
ohne eigene Schuld bei Unfällen während der Bewegung der Züge	—	—	—	—
infolge eigener Unvorsichtigkeit	2	1	1	3
2. Eisenbahnbeamte und Arbeiter:				
A. beim eigentlichen Betrieb:				
a) ohne eigene Schuld bei Unfällen während der Bewegung der Züge .	1	6	—	5
b) infolge Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge . .	—	6	3	4
c) beim Rangieren von Zügen oder Lokomotiven	2	24	9	18
d) infolge Unvorsichtigkeit beim Betreten der Gleise.	5	2	7	3
e) infolge sonstiger Unvorsichtigkeit im Dienste	—	12	—	13
B. bei Arbeiten außerhalb des eigentlichen Bahnbetriebes	—	2	—	—
3. Sonstige Personen:				
a) bei Arbeiten auf Bahnhöfen	1	3	2	2
b) ohne eigene Schuld, infolge von Zugunfällen, mangelhafter Bewachung von Übergängen u. dgl.	—	5	—	—
c) bei absichtlichem oder unachtsamem Aufenthalte auf dem Bahnkörper . . .	17	—	11	2
zusammen . . .	28	61	33	50

Digitized by Google

Aus der, wie alljährlich, in dem amtlichen Bericht enthaltenen Übersicht über Längen, kilometrische Einnahme, Ausgabe und sonstige Ergebnisse der dänischen Privatbahnen ist auf S. 828/829 ein Auszug wiedergegeben, in dem zum Vergleich auch die entsprechenden Angaben für das Vorjahr eingetragen sind. Die Zahl der Privatbahnen hat danach um zwei zugenommen, die gesamte Länge um 105 km. Die kilometrische Einnahme ist beim größeren Teile gestiegen, ebenso aber auch die Ausgabe.

Der Auszug enthält zugleich Angaben über die Ergebnisse der Staatsbahn Nyborg—Ringe—Faaborg, deren Betrieb der Odense-Svendborger (Südfünenschen) Eisenbahngesellschaft verpachtet ist und deren Ergebnisse daher in dem Bericht über die Staatsbahnen nicht mit aufgenommen sind.

H. Claus.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1901.[1]

Mitgeteilt
von Oberingenieur **Rudolf Nagel.**

Die Baulänge der im Betrieb stehenden, dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen — ohne Berücksichtigung der Städte- und Gemeindebahnen sowie der dem beschränkten Verkehr dienenden Industriebahnen — wird in dem vom ungarischen Ministerpräsidenten veröffentlichten Bericht für das Jahr 1900 mit 17 101,3 km ausgewiesen; sie erfuhr eine Richtigstellung und erscheint in dem Bericht für das Jahr 1901 mit 17 108,252 km. Am Ende des Jahres 1901 betrug die Länge 17 279,433 km: es hat sonach eine Vermehrung um 171,181 km stattgefunden, was 1 % der früheren Baulänge gleichkommt. Die Vergrößerung des Netzes rührt von der Eröffnung neuerbauter Nebenbahnlinien her, denn im Berichtsjahr 1901 haben weder die Hauptlinien der ungarischen Staatsbahnen noch die der Gesellschaftsbahnen eine Vermehrung erfahren. Im Bau befindlich waren zu Ende des Jahres 1901: 142,8 km (167,3 km).[2] In Konzessionsverhandlung befanden sich 124 Linien mit einer Gesamtlänge von 4 954 km, bei denen die landespolizeiliche Abnahme bereits stattgefunden hat, ferner 16 Linien mit einer Länge von 614,6 km, die noch nicht abgenommen sind, zusammen sonach 140 (140) Linien mit einer Gesamtlänge von 5 568,6 km (5 517,6 km). Es wurden ferner im Laufe des Jahres 1901 Vorkonzessionen für Bahnen mit einer Länge von einigen Tausend Kilometern erteilt.

Das Eisenbahnnetz zerfällt in folgende Hauptgruppen:

---

[1]) Die Angaben sind dem Bericht des Ministerpräsidenten über die Tätigkeit des Gesamtministeriums im Jahre 1901 entnommen (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 903 ff.). Die Staatsbahnen sind bereits S. 377 des laufenden Jahrganges eingehender behandelt.

[2]) Die in Klammern befindlichen Angaben beziehen sich auf das Jahr 190

Digitized by Goo

1. Königl. ungarische Staatsbahnen mit einer Betriebslänge von . . . . . 7 677,5 km[1]),
2. Privatbahnen im Staatsbetrieb, mit einer Länge von 6 618,9 „ [1]),
3. Privatbahnen im Privatbetrieb, mit einer Länge von 2 947,5 „ .

Die Gesamtlänge der doppelgleisigen Linien betrug am Ende des Jahres 1901: 957 km = 5,54 % des ganzen Eisenbahnnetzes.

Über die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes nach den vorbenannten drei Hauptgruppen seit dem Jahre 1846 bis 1901 gibt nachstehende Zusammenstellung Aufklärung:

Jahr	Baulänge in Kilometern					
	der Staatsbahnen	der Privatbahnen		zusammen	von den Privatbahnen sind	
		im Privatbetrieb	im Staatsbetrieb		Hauptlinien	Lokalbahnlinien
1846	—	—	34,0	34,0	34,0	—
1851	[2]) 328,0	—	28,0	356,0	28,0	—
1856	[2]) 27,0	—	631,0	658,0	631,0	—
1861	—	—	1 912,0	1 912,0	1 912,0	—
1866	—	—	2 160,0	2 160,0	2 160,0	—
1871	490,0	—	3 912,0	4 402,0	3 912,0	—
1876	1 071,0	—	5 633,0	6 704,0	5 633,0	—
1881	2 623,3	221,6	4 358,2	7 203,1	3 956,7	623,1
1886	4 211,6	433,4	4 710,4	9 355,4	3 786,1	1 357,7
1891	7 369,6	2 415,0	2 180,2	11 964,8	1 376,2	3 219,0
1892	7 436,4	2 540,6	2 167,4	12 144,4	1 320,4	3 387,6
1893	7 441,8	2 824,4	2 312,1	12 578,3	1 320,4	3 816,1
1894	7 519,7	3 086,4	2 538,1	13 144,2	1 320,9	4 303,6
1895	7 529,6	3 766,5	2 631,5	13 927,6	1 320,9	5 077,1
1896	7 536,2	4 658,4	2 685,1	14 879,7	1 320,9	6 022,6
1897	7 651,9	5 261,6	2 838,0	15 751,5	1 320,9	6 778,7
1898	7 651,4	5 645,2	3 072,1	16 368,7	1 320,9	7 396,4
1899	7 650,2	5 988,5	3 312,4	16 951,1	1 320,9	7 980,0
1900	7 662,4	6 490,7	2 955,1	17 108,2	1 322,1	8 123,7
1901	7 677,5	6 618,9	2 974,5	17 270,9	1 321,3	8 272,1

[1]) In dieser Länge sind die den ungarischen Eisenbahngesellschaften gehörigen, auf ausländischem Gebiet erbauten Linien enthalten.

[2]) Kaiserlich-königliche Staatsbahn.

Digitized by Google

Die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes bezüglich seiner technischen Ausführung in dem Zeitraume vom Jahre 1891 bis einschließlich 1901 ist nachstehender Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Baulänge des gesamten Eisenbahnnetzes	Von dieser Länge entfällt auf Linien					
		I. Ranges	II. Ranges	der Schmalspurbahnen	I. Ranges	II. Ranges	der Schmalspurbahnen
	km	Kilometer			%		
1891	11 964,8	7 750,2	4 046,5	168,1	64,78	33,82	1,40
1892	12 144,4	7 761,8	4 208,7	173,9	63,91	34,66	1,43
1893	12 578,3	7 852,0	4 464,2	262,1	62,43	35,49	2,08
1894	13 144,2	7 927,2	4 954,2	262,8	60,31	37,69	2,00
1895	13 927,6	7 937,0	5 672,0	318,6	56,99	40,72	2,29
1896	14 879,7	7 943,8	6 587,8	348,1	53,39	44,28	2,33
1897	15 751,5	8 056,3	7 365,5	329,7	51,15	46,76	2,09
1898	16 368,7	8 087,6	7 885,8	395,3	49,41	48,18	2,41
1899	16 951,1	8 082,2	8 383,3	485,6	47,69	49,45	2,86
1900	17 108,2	8 095,8	8 501,1	511,3	47,32	49,69	2,99
1901	17 270,9	8 076,1	8 592,1	602,7	46,76	49,75	3,49

Die wichtigeren Angaben bezüglich des Oberbaues, wie er im Berichtsjahr 1901 vorhanden war, sind aus nachstehendem ersichtlich:

Es waren vorhanden auf den Linien der	ein-	zwei-	drei-	Länge der Nebengleise und der Stations-Hauptweichen	Gesamtlänge der Gleise	Gewicht der	
	gleisige Linien in der Länge von					Eisen-	Stahl-
	Kilometer			km	km	Schienen in Tonnen	
Staatsbahnen . .	6 768,8	908,1	0,6	2 486,3	11 073,1	117 605,9	713 415,4
Privatbahnen im Staatsbetrieb .	6 618,9	—	—	666,2	7 285,1	4 655,4	361 945,5
Privatbahnen im Privatbetrieb .	2 926,3	48,1	—	579,9	3 602,7	21 391,5	190 254,0
zusammen	16 314,0	956,2	0,6	3 732,4	21 960,9	143 651,9	1 265 545,9

Digitized by Google

Die Anzahl der Stationen im Berichtsjahr war folgende:

Es waren vorhanden auf den Linien der	Bahnhöfe und Stationen	Haltestellen	Zusammen	Von der Bahnlänge entfallen durchschnittlich Kilometer auf 1 Bahnhof	auf 1 Bahnhof u. Haltestelle
Staatsbahnen . . .	753	489	1 242	10,196	6,182
Privatbahnen:					
im Staatsbetrieb	847	326	1 173	7,815	5,643
„ Privatbetrieb	394	247	641	7,349	4,640
zusammen	1 994	1 062	3 056	8,661	5,651

Die Anlagekosten betrugen:

	bei den			
	[1] Staatsbahnen	Privatbahnen im Staatsbetrieb	Privatbahnen im Privatbetrieb	zusammen
	Kronen			
Baukosten	[2] 1 422 476 720	464 187 409	355 268 216	2 241 932 345
Anschaffungskosten d. Fahrbetriebsmittel .	[3] 428 075 981	4 985 757	60 193 494	493 255 232
Kursverluste	[4] 367 407 765	104 974 330	106 915 381	579 297 476
Sonstige Kosten . . .	—	1 270 820	3 784 650	5 055 470
Gesamtanlagekapital .	[5] 2 217 960 466	575 418 316	526 161 741	3 319 540 523
für das Bahnkm . .	288 891	86 936	176 891	192 204

Über das Anwachsen des Anlagekapitals der ungarischen Staatsbahnen in dem Zeitraume 1880 bis 1901 gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Jahr	Anlagekosten Kronen	für das Bahnkm Kronen	Jahr	Anlagekosten Kronen	für das Bahnkm Kronen
1880	550 703 528	211 662	1895	1 843 468 682	244 238
1885	914 864 736	217 066	1900	2 186 542 120	285 360
1890	1 423 469 352	249 662	1901	2 217 960 466	288 891

[1] Diese Beträge enthalten auch die Kosten der im Betrieb der Kaschau—Oderbergerbahn befindlichen Linie Csacza—Zwardon, sowie den Anschaffungswert der an die ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft vermieteten Schiffsbetriebsmittel und zwar:

[2] 4 715 231 Kr. — [3] 2 603 447 Kr. — [4] 668 042 Kr. — [5] 7 466 720 Kr.

Digitized by Google

Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Es waren vorhanden[1]	Am Ende des Jahres					
	1899	für das Bahnkm	1900	für das Bahnkm	1901	für das Bahnkm
Lokomotiven . . Stück	2840	0,17	2917	0,17	2989	0,17
Tender . . . . „	2045	0,12	2089	0,12	2142	0,12
Personenwagen . „	5436	0,32	5730	0,33	5842	0,33
Güterwagen . . „	58999	3,45	61777	3,53	65619	3,75

Über die Anzahl der Sitzplätze in den am Ende des Jahres 1901 vorhanden gewesenen Personenwagen gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Es waren vorhanden	Sitzplätze						
	I. Wagenklasse	%	II. Wagenklasse	%	III. Wagenklasse	%	zusammen
auf den Staatsbahnen .	13009	7,73	42510	25,27	112688	67,00	168207
auf den Privatbahnen im Staatsbetrieb .	344	8,96	922	24,02	2572	67,02	3838
auf den Privatbahnen im Privatbetrieb .	2498	7,34	9222	27,11	22301	65,55	34021
zusammen	15851	7,69	52654	25,55	137561	66,76	206066

Die Tragfähigkeit der am Ende des Jahres 1901 vorhandenen Gepäck- und Lastwagen betrug:

[1] Von den im Betrieb der ungarischen Staatsbahnen befindlichen Bahnen haben nur die Fünfkirchen — Barcser, die Szatmár — Nagybányaer, die Gyulafehérvár — Zalatnaer und die Torontaler Lokalbahnen eigene Fahrzeuge. Dieser Umstand wurde bei Berechnung der Verhältniszahlen in Berücksichtigung gezogen.

Digitized by Google

auf den	Gepäckwagen	gedeckte Lastwagen	offene Lastwagen	zusammen
Staatsbahnen . . . . . t	7 076	325 334	297 987	630 397
Privatbahnen im Staatsbetrieb . . . . . „	174	3 146	2 688	6 008
Privatbahnen im Privatbetrieb . . . . . „	1 167,70	31 429,90	75 160,53	107 758,13
zusammen t	8 417,70	359 909,90	375 835,53	744 163,13

Der Personenverkehr hat sich folgendermaßen gestaltet:

Die Anzahl der beförderten Personen betrug:

auf den	1900		1901	
	im ganzen	auf je ein Betriebskm	im ganzen	auf je ein Betriebskm
Staatsbahnen	35 206 000	4 451	35 617 000	4 489
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	14 824 000	2 312	16 099 000	2 475
„ „ Privatbetrieb .	14 382 000	4 859	15 328 000	5 018
auf sämtlichen Bahnen . .	64 412 000	3 727	67 044 000	3 833

Es ergibt sich sonach, daß die Zunahme der Anzahl der Reisenden bei den Staatsbahnen 411 000, bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb 1 275 000 und bei den Privatbahnen im Privatbetrieb 946 000 betrug; bei sämtlichen Bahnen bezifferte sich der Zuwachs an Reisenden im Betriebsjahr 1901 gegenüber dem Vorjahr auf 2 632 000. Die auf je ein Betriebskilometer entfallende Anzahl von Reisenden hat im Jahre 1901 dem Vorjahr gegenüber eine Steigerung um 106 = 2,8 % erfahren.

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug:

bei den	1900		1901	
	überhaupt	auf je ein Betriebskm	überhaupt	auf je ein Betriebskm
Staatsbahnen	1 628 117 000	205 817	1 698 262 000	214 032
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	329 857 000	51 449	358 913 000	55 185
„ „ Privatbetrieb . .	362 122 000	122 339	376 216 000	123 156
bei sämtlichen Bahnen . .	2 320 096 000	134 250	2 433 391 000	139 105

Digitized by Google

Von den durchlaufenen Personenkilometern entfallen:

	1900	1901
auf die I. Wagenklasse . . .	67 804 000	70 358 000
„ „ II. „ . . .	550 144 000	558 687 000
„ „ III. „ . . .	1 521 830 000	1 574 924 000
„ Militärtransporte	180 318 000	229 422 000

Die Länge des von je einem Reisenden zurückgelegten Weges betrug in Kilometern:

	1900	1901
in der I. Wagenklasse	84,65	84,67
„ „ II. „	48,34	48,18
„ „ III. „	30,26	30,15
bei sämtlichen Reisenden		
auf den Staatsbahnen	46,25	47,68
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb .	22,25	22,29
„ „ „ „ Privatbetrieb .	25,18	24,54
zusammen	36,02	36,30.

Die Gestaltung des Güterverkehrs ist aus nachstehenden Angaben zu entnehmen:

Die beförderte Gütermenge betrug:

auf den	1900		1901	
	überhaupt	auf je ein Betriebskm	überhaupt	auf je ein Betriebskm
Staatsbahnen . . . . . t	24 411 000	3 053	24 548 000	3 061
Privatbahnen im Staatsbetrieb . „	7 627 000	1 182	7 702 000	1 179
„ „ Privatbetrieb . „	10 539 000	3 548	10 777 000	3 495
zusammen . . t	42 577 000	2 445	43 027 000	2 440

Von der beförderten Frachtmenge entfällt	1900		1901	
	t	%	t	%
auf den Gepäckverkehr	87 000	0,20	80 000	0,19
„ „ Eilgüterverkehr	330 000	0,78	366 000	0,85
„ „ Frachtgüterverkehr	36 201 000	85,02	34 841 000	80,99
„ „ Dienstgüterverkehr	5 959 000	14,00	7 740 000	17,99
„ „ Wagen-, Pferde- und Hundeverkehr	—	—	—	—

Digitized by Google

	1900	1901
Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug überhaupt:		
bei den Staatsbahnen	4 242 976 000	4 315 914 000
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb	258 328 000	252 285 000
„ „ „ „ Privatbetrieb	813 879 000	812 659 000
zusammen	5 315 183 000	5 380 858 000
auf je ein Betriebskilometer:		
bei den Staatsbahnen	536 870	538 171
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb	40 051	38 617
„ „ „ „ Privatbetrieb	274 024	263 534
zusammen	305 181	305 102
Der von je einer Tonne durchlaufene Weg betrug:		
auf den Staatsbahnen	173,8	175,8
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb	33,9	32,8
„ „ „ „ Privatbetrieb	77,2	75,4
zusammen	125,0	125,1

Über das finanzielle Ergebnis erteilen nachstehende Angaben Aufklärung:

	1900	1901
Die Betriebseinnahmen aus dem Personen- u. Güterverkehr beziffern sich:		
bei den Staatsbahnen[1]) . . . . Kr.	198 032 000	196 701 000
„ „ Privatb. im Staatsbetrieb . „	26 009 000	27 059 000
„ „ „ „ Privatbetrieb . „	40 323 000	41 424 000
zusammen	264 364 000	265 184 000
Die Betriebseinnahmen aus sonstigen Quellen ergaben:		
bei den Staatsbahnen[1]) . . . . Kr.	5 671 000	5 743 000
„ „ Privatb. im Staatsbetrieb . „	2 816 000	2 794 000
„ „ „ „ Privatbetrieb . „	2 466 000	2 739 000
zusammen	10 953 000	11 276 000

[1]) In den Angaben für die Staatsbahnen sind die Ergebnisse der auf Rechnung der Staatsbahnen betriebenen Bánréve—Ozder, Békésföldvár—Békéser, Brod—Bosnischbroder und Csákathurn—Agramer Privatbahnen mit inbegriffen, welcher Umstand bei Berechnung der Verhältniszahlen in Berücksichtigung gezogen wurde.

Digitized by Google

	1900	
sonach insgesamt bei den		
Staatsbahnen [1]) . . . . . Kr.	203 703 000	2
Privatbahnen im Staatsbetrieb . „	28 825 000	
„ „ Privatbetrieb . „	42 789 000	
für sämtliche Bahnen zusammen „	275 317 000	2
Es entfallen auf je ein Betriebskilometer		
bei den Staatsbahnen [1]) . . . . Kr.	25 439	
„ „ Privatb. im Staatsbetrieb . „	4 468	
„ „ „ „ Privatbetrieb . „	14 288	
zusammen „	15 774	

	1900		1
	Kronen	im Verhältnis der Betriebseinnahmen %	Kronen
Die Betriebsausgaben betrugen:			
bei den:			
Staatsbahnen [1])	112 339 000	55,15	116 637 00
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	13 613 000	47,23	14 083 00
„ „ Privatbetrieb . .	23 382 000	54,64	24 773 00
zusammen . . .	149 334 000	54,24	155 493 00
Die nicht den Charakter von reinen Betriebsausgaben besitzenden Ausgaben betrugen:			
bei den:			
Staatsbahnen [1])	7 399 000	—	8 590 00
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	3 449 000	—	3 438 00
„ „ Privatbetrieb . .	3 666 000	—	3 855 00
zusammen . . .	14 514 000	—	15 883 00
Der Betriebsüberschuß betrug sonach:			
bei den:			
Staatsbahnen	91 364 000	44,85	85 807 00
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	15 212 000	52,77	15 770 00
„ „ Privatbetrieb . .	19 407 000	45,36	19 390 00
zusammen . . .	125 983 000	45,76	120 967 00

[1]) Siehe Anmerkung auf S. 839.

	1900		1901	
	Kronen	im Verhältnis der Betriebseinnahmen %	Kronen	im Verhältnis der Betriebseinnahmen %
Hiervon entfällt auf je ein Betriebskilometer:				
bei den:				
Staatsbahnen[1])	11 550	—	10 684	—
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	2 373	—	2 413	—
„ „ Privatbetrieb . .	6 556	—	6 288	—
bei sämtlichen Bahnen	7 290	—	6 854	—
Der Reinüberschuß betrug:				
bei den:				
Staatsbahnen[1])	83 973 000	—	77 226 000	—
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	11 489 000	—	12 842 000	—
„ „ Privatbetrieb . .	14 494 000	—	13 812 000	—
bei sämtlichen Bahnen	109 956 000	—	103 880 000	—

	1900	1901
	bei sämtlichen Bahnen	
Aus der Personenbeförderung ergab sich		
eine Einnahme von . . . . . Kr.	65 098 000	66 960 000
sonach für je ein Betriebskilometer „	3 767	3 828
für je einen Reisenden . . . . „	1,01	1,00
„ „ ein Personenkilometer . . Heller	2,81	2,75
Die Einnahmen aus dem Güterverkehr setzten sich aus folgenden Einzelheiten zusammen:		
aus dem Eilgüterverkehr . . . Kr.	7 355 000	8 132 000
„ „ Frachtgüterverkehr . . „	189 822 000	188 092 000
zusammen „	197 177 000	196 224 000
Auf je ein Betriebskilometer entfällt von der Einnahme:		
aus dem Eilgüterverkehr . . . Kr.	422	461
„ „ Frachtgüterverkehr . . „	10 899	10 665
zusammen „	11 321	11 126

[1]) Siehe Anmerkung auf S. 889.

Digitized by Google

	1900	1901
	bei sämtlichen Bahnen	
Für je eine Tonne ergibt sich von der Einnahme:		
aus dem Eilgüterverkehr . . . Kr.	22,36	22,22
„ „ Frachtgüterverkehr . . „	5,24	5,39
zusammen „	4,64	4,57
Für je ein Tonnenkilometer entfällt von der Einnahme:		
aus dem Eilgüterverkehr . . . Heller	19,09	18,98
„ „ Frachtgüterverkehr . . „	4,22	4,24
zusammen „	3,72	3,65

Von den Betriebsausgaben entfielen	1901			
	bei den Staatsbahnen[1]	bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb[2]	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen[2]
	Kronen			
auf die allgemeine Verwaltung . .	5 038 000	22 000	1 650 000	6 710 000
„ den Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst	28 233 000	280 000	5 871 000	34 384 000
„ den Verkehrs- und kommerziellen Dienst	43 575 000	400 000	8 352 000	52 327 000
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst	36 895 000	207 000	8 850 000	45 952 000
„ den Materialien- und Inventariendienst	2 896 000	17 000	50 000	2 963 000
zusammen . . .	116 637 000	14 083 000	24 773 000	155 496 000

[1]) In den Ausgaben der Staatsbahnen sind auch die Ausgaben der auf Rechnung der Staatsbahnen verwalteten Privatbahnen enthalten, welcher Umstand bei Berechnung der Verhältniszahlen in Berücksichtigung gezogen wurde

[2]) Die Beträge beziehen sich nur auf die auf Rechnung der Eigentümer verwalteten Lokalbahnen bezw. Privatbahnen; es sind dies die Fünfkirchen-

Digitized by Google

	1901			
	bei den Staatsbahnen[1])	bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb[2])	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen[3])
	Kronen			
Es betrugen sonach die Betriebsausgaben für je ein Betriebskm:				
bei der allgemeinen Verwaltung .	627	171	535	597
„ dem Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst	3 515	2 181	1 904	3 058
„ dem Verkehrs- und kommerziellen Dienst	5 426	3 115	3 033	4 743
„ dem Zugförderungs- und Werkstättendienst	4 594	1 612	2 870	4 087
„ dem Materialien- und Inventariendienst	361	132	16	263
zusammen . . .	14 523	2 155	8 358	8 867
für je ein Nutzkm:				
bei der allgemeinen Verwaltung .	0,10	0,08	0,13	0,10
„ der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	0,54	0,97	0,46	0,53
„ dem Verkehrs- und kommerziellen Dienst	0,83	1,39	0,73	0,82
„ dem Zugförderungs- und Werkstättendienst	0,71	0,72	0,70	0,71
„ dem Materialien- und Inventariendienst	0,06	0,06	0,00	0,05
zusammen . . .	2,24	1,04	2,02	1,99

Barcser und die Szatmár — Nagybányaer Lokalbahnen. Die Ausgaben der sämtlichen durch die Staatsbahnen gegen Ersatz der Selbstkosten verwalteten Bahnen erscheinen nur in der Rubrik „zusammen", da die an die Staatsbahnen gezahlten Beträge nicht getrennt nach Dienstzweigen nachweisbar sind. Der nicht nach Dienstzweigen getrennt nachweisbare Betrag beziffert sich auf 13 157 000 Kronen.

[3]) Die Verhältniszahlen wurden unter Berücksichtigung des unter [2]) Angeführten berechnet.

Digitized by Google

Die auf die einzelnen Dienstzweige entfallenden Ausgaben haben sich in Hundertteilen der Gesamtausgaben folgendermaßen gestaltet:

	bei den Staatsbahnen		bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb		bei den Privatbahnen im Privatbetrieb		bei sämtlichen Bahnen	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Allgemeine Verwaltung	4,36	4,32	2,51	2,38	6,41	6,40	4,70	4,68
Bahnaufsichts- u. Bahnerhaltungsausgaben	24,38	24,21	27,06	30,24	23,62	22,78	24,27	23,99
Ausgaben für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst	37,18	37,36	42,35	43,20	33,68	36,29	36,62	37,—
Zugförderungs- u. Werkstättenausgaben	31,62	31,63	26,78	22,35	36,09	34,34	32,35	32,06
Materialien- und Inventariendienstausgaben	2,46	2,48	1,30	1,83	0,20	0,19	2,06	2,07
Sämtliche Dienstzweige zusammen	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Zur Bewältigung des Dienstes auf den ungarischen Eisenbahnen war folgende Anzahl von Personen in Verwendung:

Dienstzweig	Beamte	Unterbeamte	Frauen	Diener	Arbeiter	zusammen
	Anzahl					
Allgemeine Verwaltung	885	164	72	241	116	1 478
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	1 087	1 371	3	8 060	23 381	33 902
Verkehrsdienst	4 697	7 893	403	13 440	7 660	34 093
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	827	2 944	—	4 110	11 655	19 536
Materialien- und Inventariendienst	274	257	—	163	936	1 630
zusammen	7 770	12 629	478	26 014	43 748	90 639

Digitized by Google

Dienstzweig	Beamte	Unterbeamte	Frauen	Diener	Arbeiter	zusammen
	in Prozenten					
Allgemeine Verwaltung	59,88	11,10	4,87	16,30	7,85	100,00
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	3,21	4,04	0,01	23,77	68,97	100,00
Verkehrsdienst	13,78	23,15	1,18	39,42	22,47	100,00
Zugförderungs- u. Werkstättendienst . . .	4,23	15,07	—	21,04	59,66	100,00
Materialien- und Inventariendienst	16,81	15,77	—	10,00	57,42	100,00
zusammen	8,57	13,93	0,53	28,70	48,27	100,00

Es entfallen sonach:

Dienstzweig	auf je ein Bahnkilometer Bedienstete		
	bei den Staatsbahnen und den in ihrem Betrieb befindlichen Privatbahnen	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen
Allgemeine Verwaltung	0,08	0,09	0,09
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung .	1,98	1,90	1,96
Verkehrs- u. kommerzieller Dienst	2,05	1,66	1,97
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	1,14	1,10	1,13
Materialien- und Inventariendienst	0,10	0,08	0,09
zusammen	5,35	4,77	5,24

Die Personalkosten sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Dienstzweig	bei den Staatsbahnen und den in ihrem Betrieb befindlichen Privatbahnen	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen
	Kronen	Kronen	Kronen
Allgemeine Verwaltung	2 620 608	821 628	3 442 236
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung .	18 346 677	3 570 740	21 917 417
Verkehrs- u. kommerzieller Dienst	36 582 255	6 231 168	42 813 423
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	23 672 293	4 420 333	28 092 626
Materialien- und Inventariendienst	1 714 319	297 633	2 011 952
zusammen . . .	82 936 152	15 341 502	98 277 654

Digitized by Google

Dienstzweig	bei den Staatsbahnen und den in ihrem Betrieb befindlichen Privatbahnen	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen
	in Prozenten		
Allgemeine Verwaltung	76,13	23,87	100,00
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung .	83,75	16,25	100,00
Verkehrs- u. kommerzieller Dienst	85,47	14,53	100,00
Zugförderungs- und Werkstättendienst	84,26	15,74	100,00
Materialien- und Inventariendienst	85,21	14,79	100,00
zusammen . . .	84,39	15,61	100,00
	auf je ein Bahnkilometer entfallen Kronen		
Allgemeine Verwaltung	183	276	199
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung .	1 283	1 201	1 269
Verkehrs- u. kommerzieller Dienst	2 559	2 095	2 479
Zugförderungs- und Werkstättendienst.	1 656	1 486	1 627
Materialien- und Inventariendienst	120	100	116
zusammen . . .	5 801	5 158	5 960

Die Unfallstatistik weist folgende Angaben auf:

Von den Reisenden wurden infolge von Eisenbahnunfällen	1900	1901
getödtet	13	14
verletzt	56	60
zusammen	69	74
Es entfällt sonach:		
ein Todesfall auf Reisende	4 954 769	4 788 857
eine Verletzung auf Reisende	1 150 214	1 117 400
Ferner entfällt:		
ein Todesfall auf Personenkilometer .	178 468 923	178 813 643
eine Verletzung auf Personenkilometer	41 430 286	40 556 517

Digitized by Google

	1900	1901
Von je einer Million Reisenden wurden infolge von Unfällen:		
getötet . . . . . Reisende	0,20	0,21
verletzt . . . . . „	0,87	0,89
Von den Eisenbahnbediensteten und fremden (nicht reisenden) Personen wurden infolge von Unfällen:		
getötet und zwar:		
Eisenbahnbedienstete	92	91
Fremde (nicht Reisende)	116	87
verletzt und zwar:		
Eisenbahnbedienstete	110	131
Fremde (nicht Reisende)	75	83
zusammen getötet	208	178
„ verletzt	185	214
Es entfällt:		
ein Todesfall eines Eisenbahnbediensteten auf Zugkilometer . .	833 946	843 934
eine Verletzung eines Eisenbahnbediensteten auf Zugkilometer . .	697 482	586 244
Ferner entfällt:		
ein Todesfall eines Eisenbahnbediensteten auf Bedienstete . . .	972	996
eine Verletzung eines Eisenbahnbediensteten auf Bedienstete . . .	813	692
Es entfällt:		
ein Todesfall einer fremden (nicht reisenden) Person auf Zugkilometer	661 406	882 736
eine Verletzung einer fremden (nicht reisenden) Person auf Zugkilometer	1 022 974	925 277

Digitized by Google

Aus der amtlichen Estadistica de las Obras Publicas Tomo II für 1899 ergebnisse der dort aufgeführten größten Eisenbahngesellschaften (mit

	Nordbahn (Gesamtnetz)		Madrid — Zaragoza — Alicante	
	1899	1900	1899	1900
Betriebslänge . . . km	3 656	3 656	3 650	3 650
Leistungen der Betriebsmittel:				
Zugkilometer . . . Anzahl	14 411 135	15 306 465	13 731 195	14 532 225
Anzahl der Züge . . „	165 532	172 974	131 145	139 [illegible]
Jeder Zug durchfuhr durchschnittlich . . km	87	88	104,7	104,2
Gefahrene:				
Personenwagen . Anzahl	533 644	566 851	411 444	444 553
Güterwagen . . . „	3 918 861	4 028 114	2 643 134	2 856 [illegible]
Wagen zusammen . „	4 452 505	4 594 965	3 054 578	3 300 643
Wagenkilometer . . „	302 082 662	314 082 694	253 345 260	269 318 315
Verkehrsergebnisse:				
Beförderte Personen Anzahl	8 695 344	—	7 451 310	8 153 [illegible]
Personenkilometer . . „	573 526 415	553 327 788	469 498 980	488 014 846
Jede Person durchfuhr durchschnittlich . . km	66	62	63	59,8
Beförderte Gütertonnen . . . . Anzahl	5 284 441	5 332 773	4 526 449	4 855 774
Tonnenkilometer . . „	832 814 233	919 313 665	694 873 312	761 854 284
Jede Gütertonne durchfuhr durchschnittlich . . . . km	157	172	154	157
Einnahme:				
aus dem Personenverkehr . . . Pesetas	28 783 632	29 072 679	26 292 910	25 912 715
für 1 Person . . „	3,31	3,27	3,53	3,18
„ 1 Personenkm Cénts.	5,0	5,3	5,60	5,31
Einnahme:				
aus dem Güterverkehr . . . Pesetas	63 342 350	66 249 145	55 379 760	58 544 765
für 1 Gütertonne „	11,94	12,42	12,23	12,06
„ 1 Tonnenkm. Cénts.	7,6	7,2	7,96	7,68

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1899 S. 1050 und 1902 S. 451.

Digitized by Google

in Spanien. [1]

und 1900 entnehmen wir die nachstehenden Angaben über die Betriebs-
mehr als 100 km betriebenen Bahnstrecken).

Andalusische Bahnen		Madrid — Caceres — Portugal		Westbahn (Plasencia — Astorga)	
1899	1900	1899	1900	1899	1900
1 067	1 067	429	429	348	348
3 022 448	3 278 096	951 155	1 033 384	641 692	699 066
46 374	51 938	7 972	10 715	2 151	3 636
65,2	63,1	119,3	96,4	298,3	192,3
145 178	132 961	16 566	17 890	8 762	9 980
800 317	895 065	100 391	105 564	48 166	50 234
945 495	1 028 026	116 957	123 454	56 928	60 214
48 664 034	51 391 559	11 586 674	12 698 560	6 705 492	7 850 384
2 233 766	2 136 276	267 936	253 666	191 240	184 408
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
2 084 909	2 394 166	229 176	245 777	179 896	190 340
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
5 904 734	5 626 284	1 226 948	1 223 482	682 398	663 020
2,64	2,63	4,58	4,82	3,56	3,59
—	—	—	—	—	—
12 052 412	12 978 082	2 566 143	2 813 773	1 667 767	1 751 509
5,78	5,42	11,20	11,44	9,27	9,20
—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

	Medina del Campo — Zamora und Orense — Vigo			
	Zamora		Galicia	
	1899	1900	1899	1900
Betriebslänge . . . km	90	—	209	—
Leistungen der Betriebsmittel:				
Zugkilometer . . . Anzahl	—	—	—	—
Anzahl der Züge . . „	—	—	—	—
Jeder Zug durchfuhr durchschnittlich . . km	—	—	—	—
Gefahrene:				
Personenwagen . Anzahl	55 564	56 559	für Zamora und Galicia	
Güterwagen . . . „	114 779	128 648		
Wagen zusammen . „	170 343	185 207		
Wagenkilometer . . „	7 717 483	8 313 431		
Verkehrsergebnisse:				
Beförderte Personen Anzahl	70 144	—	567 799	—
Personenkilometer . „	3 575 001	—	24 991 825	—
Jede Person durchfuhr durchschnittlich . . km	51,3	—	44,6	—
Beförderte Gütertonnen . . . . Anzahl	47 016	—	119 047	—
Tonnenkilometer . . „	2 343 657	—	10 608 765	—
Jede Gütertonne durchfuhr durchschnittlich . . . . km	49,8	—	89,1	—
Einnahme:				
aus dem Personenverkehr . . . Pesetas	213 970	—	1 406 448	—
für 1 Person . . „	2,56	—	1,91	—
„ 1 Personenkm Cénts.	5,0	—	4,0	—
Einnahme:				
aus dem Güterverkehr . . . Pesetas	298 091	—	1 062 143	—
für 1 Gütertonne „	5,90	—	7,08	—
„ 1 Tonnenkm . Cénts.	11,8	—	8,9	—

Digitized by Google

La Robla — Valmaseda		Sur de España (Linares — Almeria)		Salamanca — Portugiesische Landesgrenze	
1899	1900	1899	1900	1899	1900
284	317	246	246	204	204
602 136	729 990	456 031	660 747	277 284	285 745
3 077	3 933	4 690	10 680	2 983	2 997
195,7	185	—	—	93	95,3
—	—	7 304	8 024	9 293	9 090
—	—	61 444	132 364	34 063	39 085
—	—	68 748	140 388	43 356	48 175
4 479 277	5 539 134	4 595 084	5 278 554	—	—
112 755	123 631	171 662	156 090	99 482	109 673
6 765 042	7 807 090	—	—	5 943 492	7 636 590
60,0	63,14	—	—	59,7	69,6
145 792	199 242	238 530	423 235	74 752	84 639
20 147 996	29 893 137	—	—	4 212 846	4 988 977
138,2	150,03	—	—	58	61
391 870	451 414	520 788	546 875	295 186	396 671
3,47	3,65	3,03	3,50	2,97	3,62
5,79	5,78	—	—	5	5
1 187 726	1 781 969	1 132 584	2 074 077	437 860	529 759
8,14	8,94	4,75	4,90	4,93	5,04
5,9	5,96	—	—	8,5	8

Digitized by Google

		Zafra — Huelva	
		1899	1900
Betriebslänge	km	180	180
Leistungen der Betriebsmittel:			
Zugkilometer	Anzahl	320 283	341 400
Anzahl der Züge	„	3 799	4 264
Jeder Zug durchfuhr durchschnittlich	km	84,3	80,1
Gefahrene Personenwagen	Anzahl	6 711	7 013
„ Güterwagen	„	57 741	60 522
„ Wagen zusammen	„	64 452	67 535
Wagenkilometer	„	4 504 221	4 574 781
Verkehrsergebnisse:			
Beförderte Personen	„	150 555	159 455
Personenkilometer	„	4 985 424	5 304 935
Jede Person durchfuhr durchschnittlich	km	33,11	33,27
Beförderte Gütertonnen	Anzahl	218 581	246 485
Tonnenkilometer	„	14 821 461	16 003 045
Jede Gütertonne durchfuhr durchschnittlich	km	67,81	64,93
Einnahme aus dem Personenverkehr	Pesetas	238 791	230 137
„ für 1 Person	„	1,59	1,44
„ „ 1 Personenkilometer	Cénts.	4,78	4,34
Einnahme aus dem Güterverkehr	Pesetas	1 250 883	1 404 115
„ für 1 Gütertonne	„	5,73	5,70
„ „ 1 Tonnenkilometer	Cénts.	8,44	8,77

Digitized by Google

Bobadilla — Algeciras		Große Spanische Südbahn (Lorca — Baza)		Soria	
1899	1900	1899	1900	1899	1900
178	178	168	168	104	104
307 325	371 859	235 965	249 629	85 840	87 316
2 459	2 756	2 880	3 094	888	898
125	137	82	81	96	97
7 283	7 941	5 740	5 961	—	—
26 656	33 542	40 921	45 027	—	—
33 939	41 483	46 661	50 988	—	—
2 807 394	2 945 731	2 725 453	2 749 404	—	—
189 101	182 018	75 081	73 466	37 773	35 769
—	—	—	—	2 305 209	2 200 564
51	50	—	—	61	61
54 288	74 435	172 453	189 079	17 229	20 879
—	—	—	—	—	—
965	100	—	—	—	—
580 191	579 756	273 109	272 976	107 557	103 747
3,12	3,09	3,61	3,71	2,84	2,90
6	6	—	—	2,73	2,78
772 589	983 472	775 115	769 357	162 767	264 560
14,23	12,54	4,49	4,07	9,14	12,66
14	12	—	—	9	12

Digitized by Google

Section 1

Population

Table 1.1 Population: 1790 to 2010

[In thousands, except as indicated (3,929 represents 3,929,000). Data are for the 50 states and the District of Columbia, unless otherwise noted. Census data are as of April 1, except as noted. Estimates are as of July 1, except as noted. See also *Historical Statistics, Colonial Times to 1970*, series A 6-8, A 29-72, and A 195-209]

Year	Population	Percent change	Rank of state	Density per square mile	Urban	Rural	Percent urban
1790	3,929			4.5	202	3,728	5.1
1800	5,308	35.1		6.1	322	4,986	6.1
1810	7,240	36.4		4.3	525	6,715	7.3
1820	9,638	33.1		5.5	693	8,945	7.2
1830	12,866	33.5		7.4	1,127	11,739	8.8
1840	17,069	32.7		9.8	1,845	15,224	10.8
1850	23,192	35.9		7.9	3,544	19,648	15.3
1860	31,443	35.6		10.6	6,217	25,227	19.8
1870	38,558	22.6		13.0	9,902	28,656	25.7
1880	50,156	30.1		16.9	14,130	36,026	28.2
1890	62,948	25.5		21.2	22,106	40,841	35.1
1900	75,995	20.7		25.6	30,160	45,835	39.7
1910	91,972	21.0		31.0	42,065	49,906	45.7
1920	105,711	14.9		35.6	54,158	51,553	51.2
1930	122,775	16.1		41.2	68,955	53,820	56.2
1940	131,669	7.2		44.2	74,424	57,245	56.5
1950	150,697	14.5		50.7	96,847	53,851	64.2
1960	179,323	19.0		50.6	125,269	54,053	69.9
1970	203,302	13.4		57.5	149,325	53,977	73.5
1980	226,542	11.4		64.0	167,049	59,493	73.7
1990	248,710	9.8		70.3	187,053	61,657	75.2
2000	281,422	13.2		79.6	222,361	59,061	79.0
2010	308,746	9.7		87.4	249,253	59,492	80.7
By state							
Alabama	4,780	10.1	23	94.4	3,450	1,330	72.2
Alaska	710	13.6	47	1.2	479	231	67.4
Arizona	6,392	24.6	16	56.3	5,580	812	87.3
Arkansas	2,916	9.1	32	56.0	1,673	1,243	57.4
California	37,254	10.0	1	239.1	33,382	3,872	89.6
Colorado	5,029	16.9	22	48.5	4,301	728	85.5
Connecticut	3,574	4.9	29	738.1	3,032	542	84.8
Delaware	898	14.6	45	460.8	783	115	87.2
District of Columbia	602	5.2	49	9,856.5	602	0	100.0
Florida	18,801	17.6	4	350.6	16,858	1,943	89.7
Georgia	9,688	18.3	9	169.5	6,911	2,777	71.3
Hawaii	1,360	12.3	40	211.9	1,108	252	81.5
Idaho	1,568	21.1	39	19.2	1,006	562	64.2
Illinois	12,831	3.3	5	231.1	11,430	1,401	89.1
Indiana	6,484	6.6	15	181.7	4,712	1,772	72.7
Iowa	3,046	4.1	30	54.8	1,913	1,133	62.8
Kansas	2,853	6.1	33	34.9	1,915	938	67.1
Kentucky	4,347	7.4	26	109.9	2,543	1,804	58.5
Louisiana	4,533	1.4	25	105.0	3,406	1,127	75.1
Maine	1,329	3.8	41	43.1	713	616	53.7
Maryland	5,774	13.8	19	596.3	5,296	478	91.7
Massachusetts	6,548	3.1	14	839.4	6,022	526	92.0
Michigan	9,884	0.6	8	174.8	7,456	2,428	75.4
Minnesota	5,304	7.8	21	66.5	3,552	1,752	67.0
Mississippi	2,938	4.3	31	63.5	1,555	1,383	52.9
Missouri	5,989	7.0	18	87.4	4,337	1,652	72.4
Montana	990	9.7	44	6.9	544	446	55.0
Nebraska	1,826	6.7	38	23.9	1,139	687	62.4
Nevada	2,701	66.3	35	24.6	2,562	139	94.8
New Hampshire	1,316	6.5	42	147.0	1,000	316	76.0
New Jersey	8,792	4.5	11	1,195.5	8,414	378	95.7
New Mexico	2,059	13.2	36	17.2	1,510	549	73.3
New York	19,541	2.1	3	412.3	17,380	2,161	88.9
North Carolina	9,535	18.5	10	200.6	5,703	3,832	59.8
North Dakota	647	4.7	48	9.7	318	329	49.2
Ohio	11,537	1.6	7	282.3	8,708	2,829	75.5
Oklahoma	3,751	8.7	28	54.9	2,559	1,192	68.2
Oregon	3,831	12.0	27	39.9	3,094	737	80.8
Pennsylvania	12,702	3.4	6	283.9	10,246	2,456	80.7
Rhode Island	1,053	4.2	43	1,018.7	1,004	49	95.3
South Carolina	4,625	15.3	24	155.4	3,155	1,470	68.2
South Dakota	814	8.1	46	10.7	407	407	50.0
Tennessee	6,346	11.5	17	156.6	4,376	1,970	69.0
Texas	25,146	20.6	2	96.3	20,852	4,294	82.9
Utah	2,764	23.8	34	33.8	2,388	376	86.4
Vermont	626	2.8	50	67.9	294	332	47.0
Virginia	8,001	13.0	12	202.6	5,729	2,272	71.6
Washington	6,725	14.1	13	101.2	5,615	1,110	83.5
West Virginia	1,853	2.5	37	77.1	1,000	853	54.0
Wisconsin	5,687	6.0	20	105.2	4,120	1,567	72.5
Wyoming	564	14.1	51	5.8	361	203	64.0
Puerto Rico	3,726	8.7		1,082.0	3,195	531	85.8

Andalusische Bahnen		Madrid — Caceres — Portugal		Westbahn (Plasencia — Astorga)	
1899	1900	1899	1900	1899	1900
—	—	3 792 891	4 037 255	2 350 165	2 414 529
—	—	2 501 693	2 879 799	1 540 652	1 933 111
—	—	1 291 198	1 157 456	809 513	481 418
—	—	—	—	—	—
—	—	8 841	9 411	6 753	6 938
—	—	5 831	6 713	4 427	5 555
—	—	3 010	2 698	2 326	1 383
—	—	3,97	3,91	3,66	3,45
—	—	2,62	2,78	2,40	2,77
—	—	1,35	1,13	1,26	0,68
—	—	70 621 670	70 955 551	95 533 209	94 883 566
—	—	164 619	165 398	274 520	272 654
—	—	1,82	1,63	0,85	0,50
—	—	—	—	1	2
10	1	3	3	3	1
5	8	4	6	—	3
5	10	4	5	2	1
18	34	32	27	18	16
27	24	3	8	—	—
—	—	—	—	191 240	92 204
446 755	213 628	66 984	50 733	95 620	184 408

Digitized by Google

	Medina del Campo — Zamora und Orense — Vigo			
	Zamora	Galicia	Zamora	Galicia
	1899	1899	1900	1900
Finanzielle Ergebnisse:				
Einnahme . . . . Pesetas	530 916	2 497 838	—	—
Ausgabe . . . . „	392 686	1 342 418	—	—
Überschuß . . . „	138 230	1 155 420	—	—
Verhältnis von Ausgabe zur Einnahme . . . %	76,63	54,38	—	—
Auf 1 km Bahnlänge kommen:				
Einnahme . . . Pesetas	5 689	11 811	—	—
Ausgabe . . . „	4 363	6 423	—	—
Überschuß . . . „	1 326	5 388	—	—
Auf 1 Zugmeile kommen:				
Einnahme . . . Pesetas	—	—	—	—
Ausgabe . . . . „	—	—	—	—
Überschuß . . . „	—	—	—	—
Gesamtanlagekapital . . „	83 818 500		—	—
desgl. für 1 km Bahnlänge . . „	280 329		—	—
Verzinsung des Anlagekapitals . . %	1,54		—	—
Unfälle beim Eisenbahnbetrieb:				
Getötet wurden:				
Reisende . . . Anzahl	—		—	
Bahnbedienstete „	—		2	
sonstige Personen „	1		1	
Verletzt wurden:				
Reisende . . . „	—		1	
Bahnbedienstete „	1		1	
sonstige Personen „	—		—	
1 getöteter Reisender entfällt:				
auf Reisende überhaupt . . . . „	—		—	
1 verletzter Reisender entfällt:				
auf Reisende überhaupt . . . . „	—		795 350	

Digitized by Google

La Robla — Valmaseda		Sur de España (Linares — Almeria)		Salamanca — Portugiesische Landesgrenze	
1899	1900	1899	1900	1899	1900
1 579 596	2 233 383	1 653 372	2 620 952	754 030	950 323
1 078 570	1 401 551	—	—	719 998	754 308
501 026	831 832	—	—	34 032	196 015
68,28	62,75	—	—	—	—
5 562	7 045	6 721	10 654	3 696	4 554
3 798	4 421	—	—	3 529	3 702
1 764	2 624	—	—	167	852
2,62	3,05	—	—	2,77	2,77
1,79	1,90	—	—	2,63	2,63
0,83	1,15	—	—	0,12	0,12
23 914 445	23 991 899	—	—	97 886 608	97 886 608
84 206	84 479	—	—	479 836	479 836
2,09	3,16	—	—	0,095	0,09
—	—	1	—	—	—
—	2	2	2	1	—
1	3	5	6	1	—
—	—	1	—	—	—
4	5	6	2	2	—
1	1	—	1	—	—
—	—	171 662	—	—	—
—	—	171 662	—	—	—

Digitized by Google

		Zafra — Huelva	
		1899	1900
Finanzielle Ergebnisse:			
Einnahme	Pesetas	1 646 456	1 786 433
Ausgabe	„	1 280 401	1 448 825
Überschuß	„	366 055	337 608
Verhältnis von Ausgabe zu Einnahme	%	77,76	81,10
Auf 1 km Bahnlänge kommen:			
an Einnahme	Pesetas	9 147	9 925
„ Ausgabe	„	7 113	8 049
„ Überschuß	„	2 034	1 876
Auf 1 Zugmeile kommen:			
an Einnahme	„	5,14	5,23
„ Ausgabe	„	4,00	4,24
„ Überschuß	„	1,14	0,99
Gesamtanlagekapital	„	76 664 600	76 664 600
desgl. für 1 km Bahnlänge	„	425 914	425 914
Verzinsung des Anlagekapitals	%	0,47	0,44
Unfälle beim Eisenbahnbetrieb:			
Getötet wurden:			
Reisende	Anzahl	—	—
Bahnbedienstete	„	—	1
sonstige Personen	„	2	2
Verletzt wurden:			
Reisende	„	—	—
Bahnbedienstete	„	—	—
sonstige Personen	„	2	—
1 getöteter Reisender entfällt auf Reisende überhaupt	„	—	—
1 verletzter Reisender entfällt auf Reisende überhaupt	„	—	—

Digitized by Google

Bobadilla — Algeciras		Große Spanische Südbahn (Lorca — Baza)		Soria	
1899	1900	1899	1900	1899	1900
1 352 780	1 513 228	1 048 224	1 042 333	270 333	368 306
1 164 571	1 282 124	777 355	1 095 893	246 549	311 203
188 209	231 104	270 869	Verlust	23 784	57 103
86,08	84,72	83,42	115,30	—	—
7 600	8 501	6 239	6 204	—	—
6 543	7 203	4 627	6 523	—	—
1 057	1 298	—	Verlust	—	—
4,40	4,00	4,44	4,17	3,15	4,21
3,79	3,39	3,28	4,82	2,87	3,56
0,61	0,61	1,16	Verlust	0,28	0,65
—	—	—	—	5 550 000	5 550 000
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	3	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—
2	2	2	—	—	—
2	1	1	1	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Die japanischen Eisenbahnen.[1]

Über die Betriebsergebnisse der japanischen Eisenbahnen finden sich in den amtlichen Berichten des Direktors des kaiserlichen Eisenbahnbureaus zu Tokio für die Betriebsjahre $\frac{\text{1. April 1900}}{\text{31. März 1901}}$ und $\frac{\text{1. April 1901}}{\text{31. März 1902}}$ die nachstehenden Angaben:

Die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Japans stellte sich am 31. März 1902 auf 4 026 englische Meilen (6 478 km), wovon $1059^1/_2$ Meilen[2]) (1705 km) auf Staatsbahnen und $2966^1/_2$ Meilen (4773 km) auf Privatbahnen entfallen.

Von den Staatsbahnen waren $829^1/_2$ Meilen eingleisig und 230 Meilen doppelgleisig, von den Privatbahnen $2873^1/_2$ Meilen eingleisig und 93 Meilen doppelgleisig.

In Betrieb genommen wurden im Jahre 1900/1901 (1901/1902) neue Bahnstrecken in einer Gesamtlänge von 217 (172) Meilen und zwar 117 (110) Meilen Staatsbahnlinien und 100 (62) Meilen Privatbahnen. Im Bau begriffen oder zum Bau genehmigt waren weitere 984 Meilen Staatsbahnen. Hierzu treten 844 Meilen endgültig konzessionierte und 793 Meilen vorläufig konzessionierte Privatbahnen. Im Jahre 1900/1901 (1901/1902) wurden endgültige Konzessionen an 13 (3) Gesellschaften für den Bau von 393 (7) Meilen neuer Bahnen erteilt, vorläufige Konzessionen an 10 (4) Gesellschaften für den Bau von 319 ($93^1/_2$) Meilen neuer Bahnen.

Die am 31. März 1902 im Betrieb befindlichen und endgültig konzessionierten 3811 Meilen Privatbahnen verteilen sich auf 50 Eisenbahngesellschaften. Das Gesamtanlagekapital für diese Privatbahnen betrug 274 165 000 Yen,[3]) während das Anlagekapital für die im Betrieb und im Bau befindlichen Staatsbahnen sich auf 186 603 544 Yen bezifferte.

Die Verzinsung des Baukapitals durch den Betriebsüberschuß betrug bei den Staatsbahnen 8,4 %, bei den Privatbahnen 8,2 %.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 638 ff.

[2]) Mit Einschluß der unter besonderer Verwaltung stehenden 154 Meilen langen Staatsbahnlinien auf der Insel Hokkaido (Jezo), aber mit Ausschluß der auf der Insel Taiwan (Formosa) belegenen 116 Meilen langen Bahnstrecken.

[3]) 1 Yen = 2,1 ℳ.

Digitized by Google

Die Hauptbetriebsergebnisse der Staats- und Privatbahnen in den Jahren 1899/1900, 1900/1901 und 1901/1902 sind die folgenden:

	1899/1900	1900/1901	1901/1902
Längen.			
Betriebslänge am Ende des Jahres:			
Staatsbahnen . . . . engl. Meilen	833	950	1 059½
Privatbahnen . . . . „	2 806	2 905	2 966½
alle Bahnen . . . . . „	3 639	3 855	4 026
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt:			
Staatsbahnen . . . . engl. Meilen	817	895	1 020
Privatbahnen . . . . „	2 725	2 841	2 944
alle Bahnen . . . . . „	3 542	3 736	3 964
Baukosten.			
Verwendetes Baukapital:[1])			
Staatsbahnen . . . . . Yen	69 979 049	85 573 511	100 590 209
Privatbahnen . . . . . „	173 444,231	191 230 391	202 804 045
Betriebsmittel und deren Leistungen:			
Lokomotiven:			
Staatsbahnen . . . . . Stück	343	387	407
Privatbahnen . . . . . „	871	892	943
alle Bahnen . . . . . „	1 214	1 279	1 350
Personen- und Gepäckwagen:			
Staatsbahnen . . . . . „	1 022	1 085	1 122
Privatbahnen . . . . . „	3 029	3 331	3 407
alle Bahnen . . . . . „	4 151	4 416	4 529
Güterwagen:			
Staatsbahnen . . . . . „	3 683	4 245	5 066
Privatbahnen . . . . . „	12 822	14 046	14 708
alle Bahnen . . . . . „	16 505	18 291	19 774
Lokomotivmeilen:			
Staatsbahnen . . . . . Anzahl	8 503 536	9 476 543	9 577 932
Privatbahnen . . . . . „	20 245 616	22 474 004	24 559 582
alle Bahnen . . . . . „	28 749 152	31 950 547	34 137 514
Zugmeilen:			
Staatsbahnen . . . . . „	7 269 134	8 103 078	8 270 286
Privatbahnen . . . . . „	18 858 428	20 540 733	22 163 214
alle Bahnen . . . . . „	26 127 562	28 643 811	30 433 500

[1]) Für die Betriebsstrecken.

Digitized by Google

		1899/1900	1900/1901	1901/1902
Personenwagenmeilen:				
Staatsbahnen	Anzahl	51 424 570	56 157 989	59 313 738
Privatbahnen	„	121 858 921	140 741 277	145 303 624
alle Bahnen	„	173 283 491	196 899 266	204 617 362
Güterwagenmeilen:				
Staatsbahnen	„	53 812 287	64 378 759	64 185 455
Privatbahnen	„	140 921 046	162 875 000	169 718 083
alle Bahnen	„	194 733 333	227 254 759	233 903 538
Durchschnittliche Zahl der Wagen eines Zuges:				
Staatsbahnen	„	14,5	14,9	14,9
Privatbahnen	„	13,9	14,8	14,5
alle Bahnen	„	14,0	14,8	14,6
Verkehrsergebnisse.				
Beförderte Personen:				
Staatsbahnen	„	28 663 683	31 944 856	32 074 254
Privatbahnen	„	73 452 259	81 766 015	79 136 954
alle Bahnen	„	102 115 942	113 710 871	111 211 208
Beförderte Gütertonnen:				
Staatsbahnen	„	2 391 471	2 806 560	2 659 602
Privatbahnen	„	9 428 563	11 594 960	11 750 150
alle Bahnen	„	11 820 034	14 401 520	14 409 752
Einnahme aus dem Personenverkehr:				
Staatsbahnen	Yen	9 291 050	10 441 171	10 648 762
Privatbahnen	„	14 126 326	16 100 291	16 939 042
alle Bahnen	„	23 417 376	26 541 462	27 587 804
Einnahme aus dem Güterverkehr:				
Staatsbahnen	„	3 731 976	4 499 792	4 945 761
Privatbahnen	„	8 994 869	10 926 376	12 652 216
alle Bahnen	„	12 726 845	15 426 168	17 597 977
Zurückgelegte Personenmeilen:				
Staatsbahnen	Anzahl	635 044 513	715 273 181	725 606 652
Privatbahnen	„	1 076 805 648	1 187 768 933	1 173 647 725
alle Bahnen	„	1 711 850 161	1 903 042 114	1 899 253 377
Zurückgelegte Tonnenmeilen:				
Staatsbahnen	„	177 318 088	223 654 688	215 280 085
Privatbahnen	„	422 152 648	508 844 010	575 826 909
alle Bahnen	„	599 470 736	732 498 698	791 106 994

Digitized by Google

	1899/1900	1900/1901	1901/1902
Durchschnittliche Fahrt einer Person:			
Staatsbahnen . . . engl. Meilen	22,15	22,39	22,63
Privatbahnen . . . . . „	14,66	14,53	14,83
alle Bahnen . . . . . „	16,76	16,74	17,08
Durchschnittlicher Ertrag für 1 Person und 1 Meile:			
Staatsbahnen . . . . . Yen	0,015	0,015	0,015
Privatbahnen . . . . . „	0,013	0,014	0,014
alle Bahnen . . . . . „	0,014	0,014	0,015
Durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne:			
Staatsbahnen . . . . engl. Meilen	74,15	79,69	80,95
Privatbahnen . . . . . „	44,78	43,89	49,00
alle Bahnen . . . . . „	50,71	50,86	54,90
Durchschnittlicher Ertrag für 1 Tonne und 1 Meile:			
Staatsbahnen . . . . . Yen	0,021	0,020	0,021
Privatbahnen . . . . . „	0,021	0,022	0,020
alle Bahnen . . . . . „	0,021	0,021	0,020
Finanzielle Ergebnisse.			
Betriebseinnahmen:			
Staatsbahnen . . . . . „	13 719 006	15 920 385	16 764 219
Privatbahnen . . . . . „	24 500 266	29 014 009	31 640 328
alle Bahnen . . . . . „	38 219 272	44 934 394	48 404 547
Betriebsausgaben:			
Staatsbahnen . . . . . „	6 596 677	7 101 108	8 346 091
Privatbahnen . . . . . „	12 236 540	13 622 156	15 093 086
alle Bahnen . . . . . „	18 833 217	20 723 264	23 439 177
Überschuß:			
Staatsbahnen . . . . . „	7 122 329	8 819 277	8 418 128
Privatbahnen . . . . . „	12 263 726	15 391 853	16 547 242
alle Bahnen . . . . . „	19 386 055	24 211 130	24 965 370
Für 1 Tag und 1 Meile beträgt:			
Einnahme:			
Staatsbahnen . . . . . „	46,01	48,70	45,03
Privatbahnen . . . . . „	24,98	27,99	29,45
alle Bahnen . . . . . „	29,33	32,95	33,46

	1899/1900	1900/1901	1901/1902
Ausgabe:			
Staatsbahnen . . . . . Yen	22,12	21,72	22,42
Privatbahnen . . . . . „	12,30	13,14	14,05
alle Bahnen . . . . . „	14,56	15,20	16,20
Überschuß:			
Staatsbahnen . . . . . „	23,89	26,98	22,61
Privatbahnen . . . . . „	12,68	14,85	15,40
alle Bahnen . . . . . „	15,27	17,75	17,25
Für 1 Zugmeile beträgt:			
Einnahme:			
Staatsbahnen . . . . . „	1,89	1,96	2,03
Privatbahnen . . . . . „	1,30	1,41	1,43
alle Bahnen . . . . . „	1,46	1,57	1,59
Ausgabe:			
Staatsbahnen . . . . . „	0,91	0,87	1,01
Privatbahnen . . . . . „	0,65	0,66	0,68
alle Bahnen . . . . . „	0,72	0,72	0,77
Überschuß:			
Staatsbahnen . . . . . „	0,98	1,09	1,02
Privatbahnen . . . . . „	0,65	0,75	0,75
alle Bahnen . . . . . „	0,74	0,85	0,82
Auf 100 Yen Betriebseinnahme entfallen an Ausgaben:			
Staatsbahnen . . . . . „	48,08	44,60	49,79
Privatbahnen . . . . . „	49,23	46,95	47,70
alle Bahnen . . . . . „	48,82	46,12	48,65
Die Verzinsung des Baukapitals durch den Betriebsüberschuß beträgt:			
Staatsbahnen . . . . . %	10,2	10,3	8,4
Privatbahnen . . . . . „	7,3	8,0	8,2
alle Bahnen . . . . . „	8,1	8,7	8,3
Personalbestand.			
Anzahl der Angestellten:			
Staatsbahnen mit Hokkaido-Eisenbahn	19 881	22 401	24 050
Privatbahnen	33 903	36 274	38 928

Für die Staats- und Privatbahnen zusammen haben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung erfahren:

	1900/1901 gegen 1899/1900	1901/1902 gegen 1900/1901
	Steigerung um	Abnahme um
die Zahl der beförderten Personen	10,2 %	2,2 %
		Steigerung um
„ Einnahmen aus dem Personenverkehr .	11,8 „	3,9 %
„ Zahl der beförderten Gütertonnen . . .	17,9 „	0,1 „
„ Einnahmen aus dem Güterverkehr . . .	17,5 „	14,1 „
„ zurückgelegten Zugmeilen	8,8 „	6,2 „
„ „ Personenwagenmeilen .	12,0 „	3,4 „
„ „ Güterwagenmeilen . . .	14,3 „	
„ Betriebseinnahmen	14,2 „	7,7 „
„ Betriebsausgaben	9,1 „	13,1 „
der Überschuß	18,5 „	3,1 „

Die günstigsten Betriebsergebnisse unter den Staatsbahnen weist die 435 Meilen lange Tokaido-Linie mit der Stammbahn Tokio—Yokohama auf. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben für 1 Meile und 1 Tag stellt sich bei ihr auf 46,23 Yen bei einem Betriebskoeffizienten von nur 41,84 %. Die Verzinsung des Baukapitals durch den Betriebsüberschuß betrug 14,2 %. Unter den Privatbahnen sind an erster Stelle zu nennen die 27 Meilen lange Kobubahn mit 33,25 Yen Überschuß für Tag und Meile, dem Betriebskoeffizienten von 42,39 % und mit einer Verzinsung des Anlagekapitals von 16,6 %, ferner das 408 Meilen Länge umfassende Netz der Kyushu-Eisenbahngesellschaft mit 24,72 Yen Überschuß für Tag und Meile, dem Betriebskoeffizienten von 45,90 % und mit 9,6 % Verzinsung sowie die 40 Meilen langen Nankaibahnen mit 24,33 Yen Überschuß, 42,81 % als Betriebskoeffizient und 8,7 % Verzinsung.

Mit Verlust arbeiten nur zwei kleine Privatbahnen und von den Staatsbahnen die neu eröffnete, 18 Meilen lange Shinonoilinie, sowie die jetzt bis auf 37 Meilen fertiggestellte Zentralostlinie.

Digitized by Google

Kleinere Mitteilungen.

Die **Lulea—Ofoten-Bahn**, über die im Archiv mehrfach Mitteilungen gebracht wurden,[1]) ist vom 18. November 1902 ab für einstweiligen Betrieb, namentlich für Beförderung von Erzen, in Benutzung genommen worden und soll nach vollständiger Fertigstellung im Sommer des Jahres 1903 für allgemeinen Verkehr eröffnet werden. Diese Eisenbahn, die nördlichst gelegene der Erde, verbindet die Stadt Lulea am Bottnischen Meerbusen mit Narvik an dem in den atlantischen Ozean ausmündenden Ofotenfjord, wo ein eisfreier Hafen angelegt wird. Sie kreuzt auf diesem Wege bei der Festung Boden die „Norrländische Stammbahn," welche von der Eisenbahn Stockholm—Drontheim abzweigend, den nordöstlichen Teil des Königreichs Schweden (Norrland) durchzieht und demnächst Anschluß an das finländische Eisenbahnnetz bei der Grenzstadt Torneå finden wird, und überschreitet den nördlichen Polarkreis. Die im Zuge der Bahn erbaute nördlichste Brücke der Erde — ein Bauwerk mit zehn Öffnungen von je 18 m Spannweite mit eisernem Überbau — liegt unter $68^1/_2$ ° nördl. Breite.

Die Bahn hat die Bestimmung, die reichen Eisenerzlager von Kirunavaara und Luossavaara in Schweden zu erschließen. Außerdem wird noch ein starker Holzverkehr erwartet und von Narvik aus in östlicher Richtung die Beförderung von Fischen, Kohlen und anderen Gütern. Die Bahnlänge beträgt vom Hafen Narvik bis Lulea 483 km, wovon 42,5 km auf norwegischem Gebiet liegen. Vom Hafen Narvik über Boda bis Stockholm beträgt die Entfernung 1 587 km, bis Petersburg über Uleåborg 1 800 km und über Petersburg und die sibirische Bahn nach

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1898 S. 1373 u. 1079, 1890 S. 653 und 1883 S. 533. Die nachstehenden Mitteilungen sind einem im „Teknisk Ugeblad" veröffentlichten Vortrage des norwegischen Staatsbahndirektors Fleischer, welchen dieser unter Vorlage von Plänen in der Sitzung des norwegischen Ingenieur- und Architektenvereins am 6. März 1903 gehalten hat, entnommen.

Digitized by Google

Wladiwostok 11 900 km. Die Eisenbahn Lulea—Narvik hat ebenso wie die übrigen schwedischen Hauptbahnen, insbesondere auch die Norra-Stammbahn, die Spurweite von 1,435 m, während die finischen Eisenbahnen mit der russischen Vollspur von 1,524 m hergestellt sind, sodaß an der finisch-schwedischen Grenze eine Umladung der Güter stattfinden muß. Diese erfolgt in gleicher Weise, wie zum Teil im deutsch-russischen Verkehr, durch Überführung der Obergestelle der Güterwagen vom Untergestell der einen Spurweite auf das der anderen. Bei Feststellung der Umgrenzungslinie des lichten Raumes ist deshalb bei der Lulea—Ofoten-Bahn Rücksicht auf die breiten russischen Wagen genommen worden.

Der Bau der Bahn Lulea—Ofoten wurde bereits in den 80 er Jahren von einer Privatgesellschaft in Angriff genommen, die aber in finanzielle Schwierigkeiten geriet und den Bau nicht zu Ende führen konnte. In Schweden sowohl als in Norwegen war die Regierung inzwischen zu der Überzeugung gekommen, daß diese Bahn wegen ihrer internationalen und strategischen Bedeutung nicht einer Privatgesellschaft überlassen werden könne, sondern vom Staate gebaut und betrieben werden müsse. Durch Gesetz vom 31. März 1898 wurde dann auch der Ausbau und Betrieb des schwedischen Teiles der Bahn von Schweden und durch Gesetz vom 15. Juni 1898 der norwegische Teil von Norwegen übernommen. Mit den für die Ausbeutung der Erzfelder gebildeten Gesellschaften wurden danach von Schweden und Norwegen ziemlich gleichlautende Verträge abgeschlossen, wonach das von diesen Staaten in der Eisenbahn angelegte Kapital mit 3,8 % von diesen Gesellschaften verzinst wird. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sollen durch die Einnahmen aus den von und für die Bergwerksgesellschaften aufzugebenden Frachten gedeckt werden, wobei die Gesellschaften sich verpflichten, mindestens 1 200 000 t Erze jährlich zu verfrachten.[1]) Die Einnahmen aus weiteren Beförderungsmengen fallen den Staaten zu.

Das von der Bahn durchschnittene Gebiet ist namentlich im norwegischen Teile sehr gebirgig. Die Bahn erhebt sich von der Narvikbucht bis zur Höhe von 522 m an der schwedisch-norwegischen Grenze. Das stärkste Steigungsverhältnis ist 1,78 v. H. in grader Linie, das in den Krümmungen der Schärfe derselben entsprechend ermäßigt ist. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 300 m, der bei 30 % der Bahnlänge in Anwendung gekommen ist. Der Oberbau besteht aus Stahlschienen von 40 kg/m Gewicht, die auf Holzschwellen gelagert sind. Jede 10 m lange Schiene ist durch 14, die 9 m lange durch 13 Schwellen unterlagert.

[1]) Die tatsächliche Leistungsfähigkeit der eingleisig ausgebauten Bahn wird zu 4000 000 t angegeben.

Digitized by

Besondere Sorgfalt ist auf den Schutz der Bahn gegen Schneeverwehungen verwendet. In großer Ausdehnung kamen für diesen Zweck 4 m hohe Schneeschirme, sowie an besonders gefährdeten Stellen überdeckte Gallerien zur Ausführung.

Die Uganda-Eisenbahn. Der Bau der Ugandabahn, die die Hafenstadt Mombasa in Britisch Ostafrika mit Port Florence an der nordöstlichen Spitze des Victoria Nyanza verbindet, hat nach einem mit dem 31. März 1902 abschließenden Bericht des „Mombasa—Victoria (Uganda) Railway committee" erhebliche Fortschritte gemacht. Er wurde am 5. August 1896 begonnen. Die ersten 100 Meilen wurden am 15. Dezember 1897 für den Güterverkehr, am 1. Februar 1898 für den Personenverkehr eröffnet. Am 20. Dezember 1901 wurde die letzte Schiene gelegt, sodaß die erste Lokomotive vom Indischen Ozean nach dem Victoria Nyanza fahren konnte. Die ganze Strecke wurde dem Güterverkehr am 15. Januar 1902, dem Personenverkehr am 1. März 1902 übergeben; in den letzten 11 Monaten waren 90 Meilen gefördert worden.

Bei Aufstellung des Berichts waren bis Nakuro, 450 englische Meilen von der Küste, die sämtlichen Baulichkeiten, insbesondere die Stationsgebäude, die Wasserstationen und die Signale fertiggestellt, auf der übrigen Strecke mußte man sich mit Provisorien behelfen.

Die Telegraphenleitung ist bis Port Florence fertig.

Die Betriebsmittel sind entsprechend der Vergrößerung der Strecke vermehrt worden. Die Bahn besaß im Jahre 1896 2 Lokomotiven, 13 Personenwagen und 50 Güterwagen, jetzt hat sie 92 Lokomotiven, 154 Personenwagen und 1 123 Güterwagen. Die Lokomotiven wurden bisher mit Kohlen geheizt, neuerdings sind sie aber für Holzheizung eingerichtet worden, die sich dort viel billiger stellt; man hofft, dadurch erhebliche Ersparnisse zu erzielen.

Die Rentabilität der Bahn zu beurteilen, ist schwer, da einerseits die Gesamtstrecke erst kurz vor Abschluß des Berichtsjahres dem Verkehr übergeben worden ist, und andererseits in den für die Bilanz aufgestellten Zahlen auch die Transporte, die zugunsten der Bahn und des Bahnbaus ausgeführt wurden, mitenthalten sind.

Von diesen Zahlen sind folgende hervorzuheben:

Die Roheinnahmen betrugen in Rupien:

1899: 3 853 081, 1900: 5 688 579, 1901: 6 041 522,

die Betriebsausgaben:

1899: 3 472 387, 1900: 5 255 905, 1901: 5 683 369.

Digitized by Google

Hieraus ergibt sich ein Betriebskoeffizient von:

1899: 90,12 %; 1900: 92,39 %; 1901: 94,07 %.

Die Einnahmen setzten sich aus folgenden Teilen zusammen:

Jahr	Personenbeförderung	Güterverkehr	Telegraphenverkehr	Sonstige Einnahmen	Insgesamt
1899 . . .	335 001	3 478 108	38 482	1 490	3 853 081
1900 . . .	392 023	5 140 160	49 296	107 100	5 688 579
1901 . . .	547 838	5 418 768	27 635	47 311	6 041 552

Sieht man aber von den zugunsten des Eisenbahnbaus bewirkten Transporten ab, so ermäßigt sich die Gesamteinnahme für 1900 auf 988 449 und für 1901 auf 1 211 985 Rupien.

Es wurden an Reisenden befördert:

Jahr	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	Insgesamt
1899	628	1 132	76 908	78 668
1900	968	2 593	77 609	81 170
1901	2 054	2 631	94 781	99 466

Es wurden an Gütern befördert insgesamt

1899: 85 828 t, 1900: 124 443 t, 1901: 164 390 t.

Unter diesen sind hervorzuheben:

Gepäck 183 t, Baumaterialien 580 t, Baumwolle 554 t, Getreide und Hülsenfrüchte 1 900 t, Branntwein 432 t, Öl 327 t, Zucker 1 517 t, Obst und Gemüse 385 t, Lebensmittel 1 410 t, verschiedene Handelsgüter 604 t.

In den neuen englischen südafrikanischen Kolonien scheint die Verbesserung und Erweiterung des Eisenbahnnetzes jetzt die Hauptsorge der Regierung zu sein. Vor kurzem hat in Johannesburg unter dem Vorsitz Lord Milners eine Konferenz stattgefunden, deren Ergebnis eine stattliche Anzahl neuer Eisenbahnprojekte ist, die demnächst zur Ausführung kommen sollen. Zur Bestreitung der Kosten sind 5 Millionen Pfund Sterling ausgeworfen, von denen die Hälfte für den Bau neuer Linien zur Erschließung ländlicher Bezirke, die andere Hälfte für die Umlegung oder Verbesserung schon bestehender Linien bestimmt ist.

Digitized by Google

Zunächst gilt es, die drei großen Linien, die von Kapstadt, Port Durban und Lourenzo-Marques ins Innere Transvaals und der Oranjefluß-Kolonie führen, leistungsfähiger zu machen. Bei der Bahn Kapstadt—Pretoria soll dies durch Beschaffung stärkerer Lokomotiven und durch Verstärkung des Oberbaues bewirkt werden. Die Natalbahn, die jetzt von Port Durban über Ladysmith und Newcastle durch Transvaal nach Johannesburg geht, ohne die Oranjefluß-Kolonie zu berühren, soll künftig von Ladysmith ab über Harrysmith nach dem Oranjestaat abgelenkt werden und bei Vereeniging sich mit der Linie Kapstadt—Johannesburg vereinigen. Die dritte große Bahn führt jetzt von der Delagoa-Bay (Lourenzo-Marques) über Middelburg nach Pretoria. Künftig soll sie ungefähr in der Mitte der Gesamtstrecke bei Machadorp nach Südwesten abgelenkt werden und über Ermelo nach Johannesburg gehen.

Unter den neu projektierten Bahnen ist die von besonderer Bedeutung, die von Pretoria westlich durch die fruchtbaren Täler der Magaliesberge nach Rustenburg und von hier aus wahrscheinlich bis Gaberoues weiter gebaut werden soll, um dort mit der Kap—Kairobahn zusammenzutreffen.

Eine zweite Bahnlinie soll von Springfontein über Jagersfontein nach Kimberley führen. Durch sie wird Kimberley dem Hafenplatz East London gegenüber der bisherigen Bahnverbindung um 200 englische Meilen nähergerückt werden.

Endlich sei noch eine Bahnlinie von Bloemfontein über Bethlehem nach Harrysmith erwähnt, die eine direkte Verbindung zwischen Port Durban und Bloemfontein herstellen soll. Die sonstigen geplanten Bahnen haben mehr lokale Bedeutung und sollen zur Erschließung der Ackerbaugebiete Transvaals und der Oranjefluß-Kolonie beitragen.

Alle diese neuen Bahnlinien werden eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der beiden Kolonien bedeuten; durch sie wird Johannesburg mehr und mehr zum Mittelpunkt dieser Landstriche werden, während allerdings Pretoria ein Teil des jetzigen Bahnverkehrs entzogen werden wird.

Auch für Deutsch Südwest-Afrika sind die Pläne nicht ohne Interesse, vor allem das Projekt der Bahn Gaberoues—Pretoria, die den bedeutenden Viehtransporten zugute kommen wird, die aus den weidereichen Bezirken des deutschen Schutzgebiets nach den großen Goldstädten des Ostens geführt werden.

In Deutsch Südwest-Afrika wird schon längst der Bau einer Bahn von der Großen-Fisch-Bay nach den Kupferminen von Otavi geplant; kommt er endlich zur Ausführung, so ist die Fortsetzung der Bahn durch das viehreiche östliche Damaraland nach Gobabis nur eine Frage der Zeit.

Digitized by Google

Dann wären zwei gute Dritteile einer Verbindung der beiden Ozeane von der Großen-Fisch-Bay nach der Delagoabay hergestellt und damit die Aussicht nähergerückt, daß einmal eine große transkontinentale Bahn Lourenzo-Marques—Johannesburg—Pretoria—Gaberoues—Gobabis—Otavi—Port Alexander zustandekommt.

Die Engländer wollen bei den mitgeteilten Bauten nicht stehen bleiben; es ist auf der Johannesburger Konferenz gleich schon in Aussicht genommen, noch 5 Millionen Pfund Sterling für weitere Bahnbauten bereitzustellen. Auch in Bloemfontein hat eine interkoloniale Eisenbahnkonferenz stattgefunden, auf der dem Vernehmen nach ähnliche Fragen, wie in Johannesburg, besprochen sein werden.

Südamerikanische Überlandbahnen. Durch Gesetz vom 14. Februar 1903 ist der Präsident der Republik Chile nunmehr ermächtigt worden, auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung den Bau der Bahn von Los Andes nach Mendoza über die Kordilleren (sog. Upsallata-Bahn) zu vergeben.

In das Gesetz sind im wesentlichen die Bestimmungen des Entwurfs[1]) aufgenommen worden. Indessen sind statt der in Aussicht genommenen zwei Bauabschnitte drei Abschnitte

von Los Andes nach Juncal (25 % des Bauwertes)
„ Juncal bis Portillo . . (35 „ „ „) und
„ Portillo bis zur argentinischen Bahn (45 % des Bauwertes)

angenommen worden.

Diese Abschnitte bleiben hinsichtlich der Staatsgarantie und der Baufristen selbständig. Die im Entwurf enthaltene Ermächtigung des Unternehmers, Obligationen auszugeben, ist in das Gesetz nicht aufgenommen. Dagegen wird dem Unternehmer freie Benutzung der Staatsländereien für den Bahnkörper und die Baulichkeiten und der öffentlichen Gewässer zur Gewinnung treibender Kraft zugesichert.

* * *

Am 14. März 1903 hat das chilenische Parlament einen Gesetzentwurf über den Bau einer zweiten transandinischen Bahn (sog. Antuco-Bahn) angenommen.

Dem Unternehmer wird die Genehmigung zum Bau einer Bahn erteilt, die den chilenischen Hafen Concepcion mit Buenos Aires und

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 920.

Digitized by Google

Bahia Blanca verbinden soll; sie soll bei der Station Cabrero von der chilenischen Zentralbahn abzweigen und durch das Lajatal östlich nach Argentinien führen. Änderungen dieses Weges sind mit Genehmigung des Präsidenten der Republik Chile zulässig. Die Spurweite soll 1 m betragen, als Zugkraft sind Elektrizität oder Dampf in Aussicht genommen. Der endgültige Bauplan ist innerhalb von 18 Monaten einzureichen; die Bahn soll nach 5 Jahren oder (mit Genehmigung des Präsidenten) spätestens nach 7 Jahren dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Regierung fördert den Bau durch eine Reihe wichtiger Zugeständnisse: Die erforderlichen Materialien und Arbeiter werden zu halben Tarifsätzen auf den Staatsbahnen befördert. Die Materialien werden von Eingangszöllen befreit. Der Unternehmer kann für den Bahnkörper und die notwendigen Bauten unentgeltlich Regierungsland und öffentliche Wege, soweit der öffentliche Verkehr dadurch nicht beeinträchtigt wird, benutzen. Im übrigen hat er das Enteignungsrecht. Endlich gewährt die Regierung einen festen Zuschuß von 200 000 £, der in Teilbeträgen nach Fertigstellung von bestimmten Teilstrecken zahlbar ist.

Der Unternehmer kann die durch die Konzession erworbenen Rechte auf andere Personen übertragen. Er ist chilenischen Gesetzen unterworfen und kann ebensowenig, wie seine etwaigen Rechtsnachfolger, diplomatischen Schutz in Anspruch nehmen. Die Regierung behält sich das Recht vor, die Tarife herabzusetzen, wenn die Reineinnahmen der Bahn 12 % jährlich übersteigen.

Die höchste Steigung, die die Bahn zu überwinden haben wird, beträgt 1400 m. Auch sonst bietet der Bau keine großen Schwierigkeiten und es wird das Unternehmen deshalb für aussichtsvoller gehalten, als die Upsallata-Bahn, die wegen ihres kostspieligen Baues keine reichen Erträge verspricht.

Um die Ansiedelung in gewissen, wenig bewohnten Vororten von Melbourne zu fördern, die in einem Umkreise von höchstens 32 km von der Stadt liegen, hat die Direktion der Eisenbahnen der Kolonie Viktoria unter dem 12. Dezember 1902 eine Verfügung erlassen, nach der den künftigen Erbauern von Wohnhäusern in jenen Vororten auf eine gewisse Zeit freie Fahrt nach Melbourne gewährt werden soll.

Wohnhäuser jeglicher Bauart, sofern sie mindestens 150 £ Wert haben, fallen unter die Bestimmung. Je nach dem Werte des Hauses, der von Sachverständigen ermittelt wird, sind die dem Erbauer zugesicherten Vorteile bemessen. Hat das Haus einen Wert von 150 bis 400 £ so wird eine Freikarte zweiter Klasse, hat es höheren Wert, eine solche

Digitized by Google

erster Klasse gewährt. Im ersteren Falle kann unter Zahlung des Preisunterschiedes eine Karte erster Klasse gefordert werden.

Auch die Gültigkeitsdauer der Freikarte richtet sich nach dem Wert des Hauses. Die kürzeste Dauer, bei der untersten Wertstufe, beträgt ein Jahr, die längste, bei Häusern im Werte von 1000 £ und darüber, neun Jahre.

Tritt ein Wechsel des Eigentums an den Wohnhäusern ein, so kann die Freikarte auf den neuen Eigentümer umgeschrieben werden. Im übrigen ist die Freikarte unübertragbar. Sie kann auch schon während des Baues des Hauses erteilt werden, verliert aber die Gültigkeit, wenn er nicht innerhalb zweier Jahre nach Ausstellung vollendet ist.

Der Empfänger der Freikarte muß eine Kaution hinterlegen, die bei Verstößen gegen die von der Eisenbahnverwaltung erlassenen Ordnungsvorschriften verfällt.

Die großherzoglich mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn im Jahre 1901/1902.[1]) Am Ende des Jahres 1901/1902 waren im Betrieb:

		1900/1901	1901/1902
1. vollspurige Hauptbahnen . . .	km	467,71	467,94
2. vollspurige Nebeneisenbahnen .	„	630,59	630,59
	km	1 098,30	1 098,53
3. schmalspurige Nebeneisenbahn .	„	6,61	6,61
zusammen	km	1 104,91	1 105,14
Davon entfallen:			
auf Mecklenburg-Schwerin:			
vollspurig	km	1 005,75	1 005,98
schmalspurig	„	6,61	6,61
	km	1 012,36	1 012,59
auf Mecklenburg-Strelitz	„	83,82	83,82
„ Preußen	„	1,85	1,85
„ das Gebiet der freien und Hansestadt Lübeck	„	6,88	6,88

[1]) Nach dem Bericht über die Verwaltung der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn für 1901/1902. Vgl. Archiv 1902 S. 653.

Digitized by Google

An Betriebsstellen sind vorhanden:

53 Bahnhöfe,
118 Haltestellen,
17 Haltepunkte,

zusammen 188 Bahnstationen.

Die bisher in Verbindung mit der vereinigten Dampfschiffgesellschaft in Kopenhagen unterhaltene zweimalige tägliche Dampfschiffverbindung in jeder Richtung zwischen Warnemünde und Gjedser auf Falster ist vom 1. Juli 1901 ab vollständig von der Friedrich-Franz-Eisenbahn übernommen worden. Sie stellt zu dieser Verbindung zwei eigene Postdampfschiffe und hat noch einen Dampfer in Miete genommen.

Die Hauptbetriebsergebnisse für 1901/1902 sind folgende:

I. Betriebseinnahme:		1900/1901	1901/1902
Personen- und Gepäckverkehr:			
Beförderte Personen	Anz.	4 434 913	4 717 966
Geleistete Personenkm	„	156 537 093	164 439 269
und für jede Person	km	35,30	34,85
Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr	ℳ	5 410 302	5 521 052
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	4 911	5 011
Güterverkehr:			
Güter aller Art einschließlich Dienstgut	t	2 298 793	2 406 078
Geleistete Tonnenkm	tkm	129 934 710	138 193 873
und für jede Tonne	km	56,52	57,44
Gesamteinnahmen	ℳ	6 245 209	6 408 648
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	5 669	5 816
Schiffsverkehr:			
Beförderte Personen	Anz.	44 170	46 638
Frachtgut	t	2 756	3 524
Anteil an der Gesamteinnahme aus dem Schiffsverkehr . . .	ℳ	145 408	247 004
Gesamte Betriebseinnahme	„	12 543 585	12 969 790

Digitized by Google

II. Betriebsausgabe:		1900/1901	1901/1902
Persönliche Ausgaben:			
Anzahl der Beamten einschließlich der bei der Werkstätten- und Gasanstaltsverwaltung	Anz.	2 234	2 269
Anzahl der Arbeiter desgl.	„	2 383	2 447
Gesamtsumme	ℳ	3 524 313	3 650 316
auf 1 km Betriebslänge	„	3 199	3 313
Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien	ℳ	1 640 483	1 736 843
davon:			
Kosten für Beschaffung von Betriebsmaterialien (hauptsächlich Kohlen)	„	1 335 305	1 424 288
und auf 1 km mittlerer Betriebslänge	„	1 212	1 293
Leistungen der Betriebsmittel:			
Gesamtzahl der beförderten Züge		95 667	97 314
täglich		262	267
Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	ℳ	1 399 625	1 261 709
davon für erhebliche bauliche Ergänzungen	„	351 181	254 693
Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen	ℳ	1 160 314	1 148 700
Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen usw.	„	262 223	263 200
Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	„	331 659	359 300
Verschiedene sachliche Ausgaben	„	94 361	100 282
Kosten des Schiffsverkehrs	„	172 348	257 706
Gesamte Betriebsausgabe	„	8 585 326	8 778 056
im Verhältnis zur gesamten Betriebseinnahme	%	67,86	66,37

Digitized by Google

		1900/1901	1901/1902
III. Betriebsüberschuß	ℳ	3 958 259	4 191 734
Gegenüber dem durchschnittlichen Anlagekapital von	„	116 321 152	117 418 000
ergibt der Betriebsüberschuß eine Verzinsung von	%	3,40	3,57
und gegenüber den noch bestehenden Verpflichtungen des Landes für den Erwerb von Eisenbahnen von	ℳ	86 187 997	88 177 483
eine Verzinsung von	%	4,59	4,87
Unfälle sind entstanden:			
Entgleisungen:			
in Stationen		4	1
Zusammenstöße:			
in Stationen		2	2
durch sonstige Betriebsunfälle:			
auf freier Strecke		10	4
in Stationen		10	5
zusammen		26	12
Getötet oder verletzt sind:			
Reisende:			
getötet		1	—
verletzt		2	—
Beamte und Bahnarbeiter im Dienste:			
getötet		3	2
verletzt		11	3
andere Personen:			
infolge eigener Unvorsichtigkeit:			
getötet		2	1
verletzt		1	1
durch Selbstmord		1	1
zusammen		21	8

Digitized by Google

Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1901.[1]) Am Ende des Jahres 1901 waren im Betrieb:

347,51 km Hauptbahnen und
222,93 „ Nebenbahnen

zusammen 570,44 km vollspurige Bahnen.

Abzüglich der fremden Strecken (4,16 km) ergibt sich eine Betriebslänge von 566,28 km. Hiervon entfallen auf:

oldenburgisches Gebiet	452,00 km
preußisches „	105,10 „
niederländisches „	0,88 „
bremisches „	8,30 „
zusammen	566,28 km.

Die Hauptbetriebsergebnisse der Jahre 1900 und 1901 sind folgende:

Es betrugen:		1900	1901
Bahnlänge am Jahresschluß	km	566	566
Mittlere Betriebslänge	„	559	565
Anlagekapital im ganzen	ℳ	58 462 574	59 399 992
desgl. für 1 km Bahnlänge	„	117 409	—
Betriebsmittel waren vorhanden:[2])			
Lokomotiven	Stck.	132	136
Tender	„	78	81
Personenwagen	„	220	224
Gepäckwagen	„	55	55
Güterwagen	„	1 214	1 224
sonstige Wagen	„	266	260
im ganzen Wagen	„	1 755	1 763
Betriebsmittel waren vorhanden:			
für 1 km Bahnlänge:			
Lokomotiven	Stck.	0,233	0,240
Wagen	„	2,63	2,65

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 657 u. ff.: Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1900. Die obigen Mitteilungen sind dem Jahresbericht über die Betriebsverwaltung der oldenburgischen Eisenbahnen für das Jahr 1901 entnommen.

[2]) Außerdem zum Betrieb der Inselbahn Wangerooge 2 Tenderlokomotiven, 4 Personenwagen und 18 Güterwagen, ferner ein Dampfschiff für den Sommerverkehr zwischen Harle, Wangerooge und Spiekeroog.

Digitized by Google

		1900	1901
Beschaffungskosten:			
a) der Lokomotiven und Tender	ℳ	3 944 313	4 211 732
für 1 km Bahnlänge	„	6 965	7 438
b) der Wagen	„	6 428 274	6 573 879
für 1 km Bahnlänge	„	10 362	10 627
Leistungen der Betriebsmittel:			
a) Lokomotivkm wurden geleistet:			
im ganzen	Anz.	4 276 141	4 312 144
Nutzkm	„	3 165 570	3 191 019
b) Wagenachskm wurden geleistet:			
von den eigenen Wagen . .	Anz.	72 724 293	71 388 960
davon auf fremden Strecken	„	37 278 103	34 168 029
von fremden Wagen auf eigenen Strecken	„	47 502 170	47 045 145
im ganzen auf eigenen Strecken	„	82 948 360	84 266 076
c) Zugkm wurden geleistet:			
im ganzen	„	3 115 444	3 173 985
durchschnittlich täglich . . .	„	8 535	8 696
auf 1 km Bahnlänge	„	15,26	15,39
Gesamtzahl der beförderten Züge .	„	80 553	80 745
durchschnittlich täglich	„	221	221
Personenverkehr:			
beförderte Personen	Anz.	5 410 513	5 846 804
geleistete Personenkm	„	119 040 311	123 262 480
Einnahme aus der Personenbeförderung	ℳ	3 290 667	3 357 290
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	5 917	5 975
für 1 Person und Kilometer .	₰	2,8	2,7
Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr	ℳ	3 428 665	3 509 240
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	6 165	6 245

Digitized by Google

		1900	1901
Güterverkehr:			
Güter aller Art, ausschließlich Dienstgut, wurden befördert .	t	1 662 505	1 650 148
Frachteinnahme mit Nebengebühr	ℳ	4 711 107	4 761 302
für 1 km Betriebslänge . . .	„	8 436	8 439
„ 1 tkm	₰	4,10	4,10
Gesamteinnahme	ℳ	9 901 994	9 684 278
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	17 709	17 143
Betriebskosten	„	7 472 952	7 470 408
im Verhältnis zur Einnahme .	%	75,47	77,14
Betriebsüberschuß	ℳ	2 429 042	2 213 870
im Verhältnis zum Anlagekapital	%	4,15	3,73
Beamte und Arbeiter:			
etatsmäßige Beamte	Anz.	578	588
diätarische „	„	1 204	1 247
Arbeiter	„	1 443	1 505
zusammen	„	3 225	3 340
Die Gesamtausgabe für das Personal betrug	ℳ	3 366 205	3 514 463

Digitized by Google

Über die **Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen** [1]
République française No. 126 vom 9. Mai

Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge			
	am 31. Dezember des Jahres		im Durchschnitt während des Jahres	
	1901	1902	1901	1902
	Kilometer			
Staatsbahnen	2916	2916	2916	2916
Große Gesellschaften:				
Nordbahn	3763	3763	3756	3763
Ostbahn	4743	4803	4730	4757
Westbahn	5736	5800	5716	5762
Paris—Orléans	7086	7301	7049	7151
Paris — Lyon — Mittelländisches Meer (einschließlich Rhône—Mont Cenisbahn)	9191	9255	9160	9210
Südbahn	3514	3661	3496	3585
Pariser Gürtelbahn	32	32	32	32
Große Pariser Gürtelbahn . . .	141	141	141	141
Summe . . .	34206	34756	34080	34551
Verschiedene Gesellschaften . .	975	1048	975	993
Nicht konzessionierte Bahnen . .	328	328	328	328
Gesamtsumme	38425	39048	38299	38588

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1126.

Digitized by Google

in den Jahren 1901 und 1902 entnehmen wir dem Journal officiel de la 1903 die nachstehende Übersicht:[1])

Einnahme im Jahre		Unterschied von 1902 gegen 1901	Für das Kilometer			
			Einnahme		Unterschied von 1902 gegen 1901	
					im ganzen	in Prozent
1901	1902	(+ mehr, — weniger)	1901	1902	(+ mehr — weniger)	
		Francs				
48 570 543	49 710 000	+ 1 139 457	16 657	17 047	+ 390	+ 2,34
231 394 197	230 530 767	— 863 430	61 607	61 262	— 345	— 0,56
177 880 080	181 081 001	+ 3 200 921	37 607	38 066	+ 459	+ 1,22
178 243 074	181 028 210	+ 2 785 136	31 183	31 418	+ 235	+ 0,75
223 917 300	227 330 036	+ 3 412 736	31 766	31 790	+ 24	+ 0,08
444 799 467	448 891 724	+ 4 092 257	48 559	48 740	+ 181	+ 3,09
108 986 256	112 505 347	+ 3 519 091	31 175	31 826	+ 651	+ 2,09
8 178 902	8 761 144	+ 582 242	255 591	273 786	+ 18 195	+ 7,12
6 796 199	6 241 967	— 554 232	48 200	44 269	— 3 931	— 8,16
1 380 195 475	1 396 370 196	+ 16 174 721	40 499	40 650	+ 151	+ 0,37
9 164 032	9 825 007	+ 660 975	9 399	9 894	+ 495	+ 5,27
1 789 604	1 875 972	+ 86 368	5 456	5 719	+ 263	+ 4,82
1 439 719 654	1 457 781 175	+ 18 061 521	37 592	37 778	+ 186	+ 0,49

Digitized by Google

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 15. Januar 1902 in Sachen des königlich preußischen Landesfiskus, vertreten durch die königliche Eisenbahndirektion zu K., Beklagten und Revisionsklägers, wider die Provinziallandfeuersozietät in B., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Die Entschädigungsforderungen aus § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 unterliegen hinsichtlich ihrer Abtretbarkeit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen; es ist nicht erforderlich, daß jeder, der einen solchen Anspruch erhebt, das Vorhandensein der gesetzlichen Erfordernisse in seiner eigenen Person nachweist.

Aus den Gründen:

Der Gasthausbesitzer L. in R., dessen an dem Bahndamm der Eisenbahnstrecke T.–B. gelegenen, bei der Klägerin gegen Feuersgefahr versicherten Gebäude am 18. März 1900 durch die Funken aus der Lokomotive eines vorbeifahrenden Zuges in Brand gesetzt und teilweise eingeäschert sind, hat den Schaden von der Klägerin in Höhe von 4057 ℳ 40 ₰ ersetzt erhalten. Auf Erstattung dieser Summe nimmt die Klägerin im gegenwärtigen Prozeß den Beklagten in Anspruch, indem sie behauptet, letzterer hafte auf Grund des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838, betreffend die Eisenbahnunternehmungen, dem L. für den entstandenen Brandschaden, und dieser Anspruch sei nach § 44 des in der preußischen Gesetzsammlung publizierten, revidierten Reglements für die Feuersozietät des platten Landes der Provinz Sch. vom 28. Dezember 1864 auf sie, die Klägerin, übergegangen. Sie hat demgemäß mit dem Antrage geklagt, den Beklagten zur Erstattung jener Summe nebst Zinsen und 65 ℳ Kosten der Schadensregulierung zu verurteilen. Der Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und geltend gemacht:

Digitized by Google

1. Der Klägerin fehle die aktive Sachlegitimation, da nicht die strenge eisenbahnrechtliche Haftpflicht, sondern nur die nachbarrechtlichen Grundsätze über Abwehr von Immissionen Platz griffen. Danach aber könne Klägerin nicht als von der Immission betroffen angesehen werden, da sie nicht Eigentümerin der durch den Funkenflug in Brand gesetzten Baulichkeiten gewesen sei.
2. Klägerin sei durch Rückversicherung gedeckt und würde sich daher auf Kosten des Beklagten bereichern, wenn dieser ihr die gezahlte Versicherungssumme nochmals erstatten müßte.

Der erste Richter hat die Klage, soweit sie die 65 ℳ Regulierungskosten betrifft, abgewiesen, weil die gesetzliche Zession aus § 44 des Reglements sich nur auf wirklich geleistete Brandschadenvergütung, nicht auf die durch Feststellung des Schadens verursachten Kosten erstrecke, im übrigen aber den Beklagten nach dem Klageantrage verurteilt. Die Berufung des letzteren ist ebenso wie die wegen der Teilabweisung eingelegte Anschlußberufung der Klägerin zurückgewiesen worden. Gegen das Berufungsurteil haben Beklagter Revision, Klägerin Anschlußrevision eingelegt und beantragt, das angefochtene Urteil insoweit, als nicht nach ihren Berufungsanträgen erkannt ist, aufzuheben und nach diesen Anträgen zu erkennen, auch das gegnerische Rechtsmittel zurückzuweisen.

Die Revision legt ihren gegen das Berufungsurteil erhobenen Angriffen den Satz zu Grunde, daß Klägerin, weil sie nicht Eigentümerin der durch den Bahnbetrieb beschädigten Gegenstände sei, den eingeklagten Anspruch nicht auf § 25 des Eisenbahngesetzes stützen dürfe, sondern ein Verschulden (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) als Schadensursache nachweisen müsse. Wenn von dieser Grundlage aus die Revision sich zunächst über die von beiden Vorinstanzen übereinstimmend ausgesprochene Zurückweisung des Einwandes der mangelnden Aktivlegitimation beschwert, so erscheint dies nicht schlüssig. Darauf ob die durch den Brand vernichteten oder beschädigten Gebäude der Klägerin gehört haben, käme es nur dann an, wenn der aus § 25 hergeleitete Schadensersatzanspruch nicht zessibel wäre und infolgedessen jeder, der den Anspruch erhebt, das Vorhandensein der gesetzlichen Erfordernisse in seiner eigenen Person nachzuweisen hätte. Davon ist indessen keine Rede, da Entschädigungsforderungen aus dem Bahnbetrieb hinsichtlich ihrer Abtretbarkeit den allgemeinen Grundsätzen unterliegen. Fraglich könnte nur sein, ob im vorliegenden Falle ein rechtsgültiger Übergang der dem Gastwirt L. erwachsenen Schadenersatzforderung auf die Klägerin stattgefunden hat, der die letztere zur Geltendmachung der Forderung als Zessionarin legitimiert. Wenn der erste Richter und mit ihm anscheinend

Digitized by Google

der Berufungsrichter diese Legitimation daraus herleiten, daß das Reglement vom 28. Dezember 1864 vermöge seines überwiegend das öffentliche Interesse berührenden Inhalts den Charakter einer objektiven Rechtsnorm habe, der in § 44 daselbst angeordnete Forderungsübergang mithin als gesetzliche Zession aufzufassen sei, so ist dies freilich nicht richtig. Reglements der in Rede stehenden Art haben, wie das Reichsgericht bereits wiederholt ausgesprochen hat, Entsch. d. R.-Ger. in Zivils. Bd. 16 S. 370; Bd. 28 S. 303, keine Gesetzkraft, sondern sind lediglich Verwaltungsanordnungen, die den Vertretern der Feuersozietäten, für die sie erlassen sind, als Richtschnur dafür dienen sollen, welcher Inhalt den einzelnen Versicherungsverträgen zu geben ist. Dadurch, daß bei dem jedesmaligen Abschluß der Versicherung auf sie Bezug genommen wird, werden sie Bestandteil des Vertrages und unter diesem Gesichtspunkt für die Parteien verbindlich. Daß in solcher Weise auch der § 44 des gegenwärtig in Frage kommenden Reglements zum Gegenstand einer Vertragsberedung gemacht werden kann, unterliegt keinem Zweifel. Beide Teile einigten sich, indem sie den bezeichneten Paragraphen gleichfalls in den Vertragsschluß hineinbezogen, darüber, daß die versichernde Sozietät durch Zahlung einer Brandentschädigung die etwaigen, dem Versicherten aus dem Brande gegen dritte Personen zustehende Schadenersatzansprüche als Zessionarin erwerben sollte, und demgemäß wurde die Klägerin durch die Zahlungsleistung Gläubigerin der gegen den Beklagten aus § 25 des Eisenbahngesetzes dem L. entstandenen Forderung, ohne daß es dazu eines erneuten Übertragungsaktes bedürfte.

Vgl. das reichsgerichtliche Urteil vom 2. Februar 1889, Entsch. des R.-Ger. in Zivils. Bd. 22 S. 148 und das wesentlich auf demselben Standpunkt stehende Urteil des jetzt erkennenden Senats vom 18. März 1885, abgedruckt bei Eger, eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 3 S. 452.

Kommt aber der Klägerin dem Beklagten gegenüber die Stellung eines Zessionars zu, so hat sie, wie sie einerseits die gegen L. gegebenen Einreden des Beklagten gegen sich gelten lassen muß, andererseits vermöge der Kehrseite dieses Satzes das Recht, sich auf rechtsbegründende Tatsachen zu berufen, die nicht in ihrer Person, sondern in der des L. entstanden sind. . . . . .

Digitized by Google

Enteignungsrecht.

Aus dem Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 20. Februar 1903.

Wird nur ein Teil des Grundbesitzes desselben Eigentümers enteignet, so sind bei der Berechnung des Minderwertes des Restgrundstückes die allgemeinen Vorteile mit zu berücksichtigen, welche diesem durch das Unternehmen zufallen (§ 8 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874).

Tatbestand und Gründe.

Klägerin ist Eigentümerin des in H. L.straße No. 48 belegenen, aus den beiden Parzellen Kartenblatt 10 No. $\frac{699}{58}$ und $\frac{700}{58}$, zusammen 4 a 10 qm groß, bestehenden Bürgerwesens. Auf ihm stand vorn, an der Ecke der L.- und J.straße, ein Vorderhaus, in dessen unteren Räumen eine Gastwirtschaft betrieben wurde, und außerdem ein zweistöckiges Hinterhaus. Auf Antrag der beklagten Stadtgemeinde ist Ende 1898 zur Fortführung der B.straße bezüglich eines Teiles des Grundstückes von 1,61 a das Enteignungsverfahren eingeleitet worden. Die enteignete Fläche umfaßte den größten Teil des Vorderhauses, so daß es ganz abgebrochen werden mußte.

Auf die Klage ist die seitens des Bezirksausschusses der Klägerin zugebilligte Entschädigung von 43 724 ℳ um 18 885 ℳ erhöht worden. Die von der Beklagten eingelegte Berufung ist zurückgewiesen. Die von der Beklagten eingelegte Revision war von Erfolg. Das Reichsgericht nahm an, daß das Berufungsurteil infolge einer nicht erschöpfenden Berücksichtigung der für den „vollen Wert" der enteigneten Grundfläche entscheidenden Umstände auf einer Verletzung des § 8 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 beruhte. Im einzelnen sind nachstehende Ausführungen der Entscheidungsgründe hervorzuheben:

Es entspricht zwar der bei Teilenteignungen üblichen, auch vom Reichsgerichte gebilligten Methode, wenn der Berufungsrichter den Wert des ganzen Grundstückes mit dem Werte des Restgrundstückes vergleicht und den Wert des enteigneten Teils in dem Unterschied der beiden Werte findet. Es ist jedoch unterlassen, die dem Restgrundstück durch das Unternehmen zufließenden allgemeinen Vorteile mit zu berücksichtigen.

Das Berufungsurteil geht, dem Gutachten des Sachverständigen folgend, davon aus, daß die durch die Enteignung geschaffene Wertsteigerung außer Betracht zu lassen und das jetzt an der neuen Straße liegende Restgrundstück als unbebautes Hinterland zu schätzen war, soweit es nicht durch das Hinterhaus schon bebaut ist. In dem Urteile des jetzt erkennenden Senats vom 16. Dezember 1902, auf dessen Entscheidungs-

Digitized by Google

gründe hier verwiesen wird, ist in Übereinstimmung mit dem Urteile des Reichsgerichts vom 9. November 1887 (Gruchot, Beiträge Bd. 32 S. 714) eingehend dargelegt, daß bei Enteignungen von Teilstücken eine Aufrechnung der Vorteile gegen die Nachteile der Enteignung unzulässig sei, sofern es sich da um Vorteile handelt, welche, wie die allgemeine Wertsteigerung des Baulandes in der durch die Enteignung betroffenen Stadtgegend, allen Anliegern, auch den nicht enteigneten, in gleichem Maße zugute kommen. Der Wert des Restgrundstücks war aber unter Zugrundelegung seiner Ausnutzungsfähigkeit zu ermitteln. Der Berufungsrichter hält die Annahme, daß die unbebauten Teile des Restgrundstücks bebaut werden könnten, deshalb für ausgeschlossen, weil die Sachverständigen die Bebauung dieses Teils nach den Vorschriften der Bauordnung vom Jahre 1894 für ausgeschlossen hielten, und weil mehrfach Baugesuche vom Baupolizeiamt abgelehnt worden seien. Diese allgemein gehaltene Begründung kann aber nicht für ausreichend angesehen werden. Es wird festzustellen sein, aus welchen Gründen die Baugesuche abgelehnt worden sind, und ob diese Gründe darauf, daß die Bebauung überhaupt ausgeschlossen ist, oder auf anderen zu beseitigenden Umständen beruhen. Insbesondere werden die Sachverständigen in Betracht zu ziehen haben, ob trotz entgegenstehender Bestimmungen der Bauordnung begründete Aussicht vorhanden war, daß das Stadtbauamt von seiner Befugnis Gebrauch machen würde, ungeachtet derartiger formeller Hindernisse der Bebauung diese im einzelnen Falle zuzulassen, weil sie dem öffentlichen Interesse nicht widerstreitet. Auch den Fall der vollständigen Neubebauung des ganzen Restgrundstücks unter Beseitigung des alten Hinterhauses werden die Sachverständigen in den Kreis ihrer Erwägungen zu ziehen haben, da die Beklagte in dem im Tatbestande des Berufungsurteils in Bezug genommenen Schriftsatze vom 25. September 1902 ganz allgemein behauptet und unter Beweis gestellt hat, daß das Restgrundstück bebauungsfähig sei. Für den Fall endlich, daß sich die unbebaute Fläche des Restgrundstücks als unbebaubar erweisen sollte, wird zu ermitteln sein, ob sie nicht auch ohne Bebauung nutzbringend verwertet werden kann, z. B. durch ihre Verwendung zum Lagerplatz oder durch Verkauf an die Eigentümer von Nachbargrundstücken zur Ermöglichung ihrer besseren Ausnutzung.

Da die Sache hiernach zur Entscheidung noch nicht reif ist, mußte sie nach § 565 der Zivilprozeßordnung zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Wegerecht.

Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts, IV. Senats, vom 23. Juni 1902 in der Verwaltungsstreitsache der Gemeinde W., Klägerin und Revisionsklägerin, gegen 1. den Amtsvorsteher des Amtsbezirks W., 2. den Eisenbahnfiskus, vertreten durch die königliche Eisenbahndirektion zu E., Beklagte und Revisionsbeklagte.

Der Eisenbahnunternehmer kann zu der Herrichtung und Unterhaltung eines öffentlichen Weges nicht herangezogen werden, es sei denn, daß ihm diese Verpflichtung auf Grund der §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ausdrücklich auferlegt oder freiwillig von ihm übernommen worden ist.

Aus den Gründen.

Von der Chaussee W.—K. führt in nördlicher Richtung zu der im Jahre 1884 errichteten Eisenbahnstation W. ein Weg, welcher in dem am 2. November 1863 bestätigten Separationsrezesse von W. unter der Bezeichnung b—a aufgeführt und im Kataster mit No. 128 des Kartenblattes 4 der Gemarkung W. bezeichnet ist. Durch Verfügung vom 21. März 1900 gab der Amtsvorsteher des Amtsbezirks W. der Gemeinde W. auf, den Weg in dem aus der Zeichnung des Katasteramts zu E. vom 21. Juli 1899 ersichtlichen Zuge durch Herstellung eines 9 m breiten Fahrdammes mit Packlage und Kiesdeckung sowie eines 3 m breiten Fußweges mit Kiesdeckung auszubauen, zwischen Fußweg und Fahrdamm eine Reihe von Bäumen zu pflanzen und den Weg künftig zu unterhalten. Nach fruchtlosem Einspruche erhob die Gemeinde W. gegen den Amtsvorsteher und den Eisenbahnfiskus, vertreten durch die königliche Eisenbahndirektion zu E., Klage mit dem Antrage, die gedachte Verfügung aufzuheben und den Eisenbahnfiskus zum Bau des Weges für verpflichtet zu erklären. Der noch heute im Eigentum der Separationsinteressenten stehende Weg — so heißt es im wesentlichen in der Klagebegründung — sei ein Privatweg, welcher nicht von der Gemeinde, sondern von dem Eisenbahnfiskus, welcher sich dieser Verpflichtung bisher entzogen habe, chausseemäßig auszubauen sei. Die königliche Eisenbahndirektion hingegen bestritt die Verpflichtung des Fiskus, indem sie, ohne den Widerspruch der Gemeinde zu finden, darauf hinwies, daß der Weg anläßlich der Errichtung der Haltestelle W. von ihr weder verlegt noch verändert worden sei.

Der Kreisausschuß des Landkreises E. erkannte sodann am 15. August 1900 dahin, daß die Klage abzuweisen, die Verfügung vom 21. März 1900 mit der Maßgabe aufrecht zu erhalten sei, daß vor Ausführung der Verfügung die Gemeinde W. die Erwerbung bezw. Expropriierung des in Rede stehenden Weges vorzunehmen habe, und daß der Klägerin, unter Festsetzung des Wertes des Streitgegenstandes auf 2400 ℳ, die Kosten zur Last zu legen seien. Auf die Berufung der Gemeinde bestätigte der

Digitized by Google

Bezirksausschuß zu E. mittelst Urteils vom 30. Januar 1901 die Vorentscheidung.

Zufolge der von der Klägerin eingelegten Revision war, wie geschehen, zu erkennen.

In der Verhandlung vor dem Kreisausschusse vom 15. August 1900 hatte der Schöffe K. aus W. für die beigeladenen Separationsinteressenten die Erklärung abgegeben, „daß der fragliche Weg seiner Ansicht nach von den Separationsinteressenten nicht gesperrt werden könne". Hieraus hat der erste Richter gefolgert, daß der seit 1884 ununterbrochen vom Publikum benutzte Weg dem Verkehr kraft Privatrechts nicht mehr entzogen werden könne, wie denn auch die Gemeinde W., nachdem sie bei den im Jahre 1884 gepflogenen Verhandlungen auf Begehren der Eisenbahnverwaltung eine Chaussierung des Weges in Aussicht gestellt, bei Anlegung der Haltestelle den Weg gebessert, für den Verkehr des Publikums mit der Station freigegeben und damit stillschweigend dem öffentlichen Verkehr gewidmet habe; die Zustimmung der Wegepolizeibehörde ergebe sich aus der Abnahme des Weges durch die Landespolizeibehörde. Wenn der Bezirksausschuß bemerkt, daß zwar nicht die Zustimmung der Landespolizeibehörde, sondern diejenige des Amtsvorstehers in Frage komme, diese Zustimmung aber als dargetan zu erachten sei, und hieran die Bemerkung knüpft, „die stillschweigende Zustimmung der Gemeinde und der Separationsinteressenten sei nach den Ausführungen des Kreisausschusses unzweifelhaft," so hat der Vorderrichter übersehen, daß der Schöffe K. die oben wiedergegebene Erklärung ausdrücklich zurückgenommen hatte.

Die Annahme, daß der ursprünglich für den öffentlichen Verkehr nicht ausgewiesene Weg diesem seitens der Separationsinteressenten gewidmet worden wäre, entbehrt denn auch der tatsächlichen Grundlage. Denn wenn die Interessenten sich die bei Anlegung der Haltestelle bewirkte Besserung des Weges durch die Gemeinde gefallen ließen, so läßt dieser ihnen zum Vorteil dienende Vorgang — an welchem nach den vorliegenden „Verhandlungen über die Neuanlegung des Bahnhofsweges in W." anscheinend auch die Domäne beteiligt gewesen ist — von vornherein keinen Rückschluß auf die Absicht der Widmung auf seiten der Interessenten zu. Daß sie ihre durch die Separation geschaffenen Rechte am Wege bis in die neueste Zeit hinein zu verteidigen bestrebt gewesen sind, ergibt sich vielmehr aus denjenigen, im vorerwähnten Aktenhefte enthaltenen Verhandlungen, welche auf die Festsetzung von Fluchtlinien für den Weg sowie auf Abgrenzung der den Separationsinteressenten zu belassenden Benutzung des Weges resp. die ihnen zu gewährende Entschädigung abzielten. Was die Gemeinde W. betrifft, so ist gegenüber

Digitized by Google

der Bemerkung der Vorderrichter, „daß die Gemeinde den Weg für den Verkehr des Publikums zum Bahnhofe freigegeben habe," darauf hinzuweisen, daß eine solche Freigabe von den Interessenten ausgehen müßte; es ist übrigens auch nicht ersichtlich, daß der Gemeindevorsteher, welcher die Gemeinde W. im Streitverfahren vertreten hat, eine solche Erklärung abgegeben hätte. —

Der Vorderrichter stellt jedoch einen zweiten selbständigen Entscheidungsgrund auf; denn er geht in dem weiteren Verlaufe der Urteilsbegründung davon aus, daß es sich bei dem Vorgehen des Amtsvorstehers um die Forderung handele, einen öffentlichen Weg im Zuge des vorhandenen Weges anzulegen, und er erklärt diese Forderung für gerechtfertigt, auch wenn davon ausgegangen werde, daß der bestehende Weg noch Privatweg sei. Dem ist zuzustimmen. Zwar ist es — wie in dem vom Vorderrichter angezogenen Falle, vgl. Band XXXVII Seite 235 der gedruckten Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts — nicht ganz klargestellt, ob der Amtsvorsteher den Weg noch als einen privaten ansah und dessen Umwandlung in einen öffentlichen forderte, oder ob er annahm, daß der Weg schon öffentlich sei und nur eines besseren Ausbaues bedürfe. Aber darüber besteht auch hier kein Zweifel, daß der Amtsvorsteher im Interesse des öffentlichen Verkehrs den alsbaldigen Ausbau unter allen Umständen von der Klägerin forderte, gleichviel, ob der Weg schon öffentlich war oder nicht. Für die Anlegung des Weges als öffentlichen Wegezuges kommt jedoch nach Maßgabe der Wegeordnung für die Provinz S. vom 11. Juli 1891 (vergl. § 4 No. 1, § 17 Abs. 1) nur die klagende Gemeinde als Pflichtige in Betracht; denn daß dem Eisenbahnfiskus die Verpflichtung zur Herrichtung des Weges als öffentlichen auferlegt (§ 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838) oder von ihm je übernommen wäre, ist nicht ersichtlich, und das Bedürfnis nach Anlegung des Weges in Breite von 12 m und die Notwendigkeit des Ausbaues nie in Zweifel gezogen.

Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts, IV. Senats, vom 5. Dezember 1901, in der Verwaltungsstreitsache der Stadtgemeinde St., Beklagte und Berufungsklägerin, und Genossen gegen den Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu St., Kläger und Berufungsbeklagten.

Ist ein ursprünglich von dem Eisenbahnfiskus als sogenannter Interessentenweg angelegter Weg öffentlich geworden, so ist zwar dadurch die Verpflichtung des Fiskus, den einzelnen Interessenten einen Zugang zu ihren Grundstücken zu gewähren, nicht beseitigt; ihre Erfüllung durch den Verpflichteten ist aber solange nicht erforderlich, als der öffentliche Weg besteht. Dafür, daß der Eisenbahnfiskus einen öffentlichen Weg als öffentlich-

Digitized by Google

rechtlich Wegebaupflichtiger nach den Bedürfnissen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs zu unterhalten habe, bedarf es eines bestimmten Rechtsgrundes; mangels dieses liegt diese Verpflichtung dem für alle öffentlichen Wege allgemein Wegebaupflichtigen — vorliegend der Stadtgemeinde — ob.

Aus den Gründen:

Die Polizeiverwaltung zu St. gab durch Verfügung vom 21. März 1900 dem königlich preußischen Eisenbahnfiskus neben anderen Wegearbeiten auch auf, die K.-Straße in St. in einer Breite von mindestens 4 m ordnungsmäßig zu pflastern und daneben zur Abführung des Wassers geeignete Rinnen anzulegen. Der Fiskus erhob nach fruchtlosem Einspruch Klage gegen die Polizeiverwaltung, nahm sie aber zurück, nachdem diese gerügt hatte, daß die Klage nicht auch gegen den angeblich verpflichteten Dritten gerichtet sei, und übernahm es im Vergleiche vom 30. Mai 1900, vorbehaltlich seiner Ansprüche gegen Drittverpflichtete die K.-Straße von der B.-Straße bis zur F.-Straße in der geforderten Weise herzustellen. Er führte die Arbeiten mit einem Kostenaufwande von 1 886,10 ℳ aus.

Auf die Erstattung dieser Kosten hat der Fiskus im gegenwärtigen Verwaltungsstreitverfahren die Stadtgemeinde St. und in zweiter Linie die H.'sche Aufsichtskommission zu St. verklagt und seinen Anspruch damit begründet, daß er den Weg nur als einen Kulturweg für die angrenzenden Äcker zu unterhalten habe; hierüber gehe die geforderte Pflasterung, die im allgemeinen Verkehrsinteresse erforderlich sei, hinaus, der Weg sei eine öffentliche städtische Straße geworden und daher von der Stadt zu unterhalten; eventuell seien gemäß No. 9 des pommerschen Wegereglements vom 25. Juni 1752 die Besitzer der Fluren, die an den Weg grenzen, dazu verpflichtet, und diese würden durch die beklagte H.'sche Aufsichtskommission vertreten.

Die Beklagten haben die Abweisung der Klage beantragt. Sie bestreiten nicht, daß der Weg ein öffentlicher sei, halten aber den Fiskus auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 für unterhaltungspflichtig.

Der Bezirksausschuß zu St. hat am 13. November 1900 die Stadtgemeinde zur Erstattung der Pflasterungskosten von 1 886,10 ℳ verurteilt, indem er angenommen hat, der Weg sei städtische Straße geworden und daher von der Stadt zu unterhalten.

Gegen diese Entscheidung hat die Stadtgemeinde rechtzeitig die Berufung eingelegt. Sie bestreitet, den Weg als städtische Straße übernommen zu haben, und führt aus, daß, wenn der Fiskus ihn nicht mehr zu unterhalten habe, dann nur die Hufenbesitzer als wegebaupflichtig in Frage kommen könnten.

Digitized by Google

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme war, wie geschehen, zu erkennen.

Es unterliegt nach der Beweisaufnahme keinem Zweifel, daß die jetzige K.-Straße ursprünglich als Privatweg für die wirtschaftlichen Zwecke der anstoßenden Ackerbesitzer — als ein sogenannter Interessentenweg — angelegt ist. Wie die zu dem Separationsrezesse vom 2. März 1843 gehörige Karte erkennen läßt, war der Weg zur Zeit des Rezeßabschlusses noch nicht vorhanden. Die „Stammenden des Stadthufenfeldes" reichten bis an den „W.'schen Weg" heran, der den Zugang von der alten St.-Straße und dem Sch.-Wege aus vermittelte. Wie der Schlußsatz des § 4 ergibt, war dieser Weg lediglich ein privater Wirtschaftsweg und wurde von den Hufenbesitzern gemeinschaftlich unterhalten. Bei der Anlegung der an dieser Stelle die Stammenden parallel mit dem W.-Wege schneidenden St.—P. Eisenbahn im Jahre 1846 wurden die Ackerbesitzer von dem bisherigen Zugange zu öffentlichen Wegen abgeschnitten. Ob bei der Genehmigung der Bahnprojekte seitens der Regierung oder des zuständigen Ministers besondere Bestimmungen über die Anlegung und Unterhaltung des Ersatzweges getroffen sind, ist aus den Akten der königlichen Regierung zu St. über die Anlage der Bahn von St. nach P. nicht zu ersehen. Am 20. August 1846 fand ein Termin vor dem Expropriations-Kommissarius der Regierung zur Abschätzung der in der Feldmark St. für die Bahn erforderlichen Grundstücke in Anwesenheit eines Vertreters der Eisenbahngesellschaft und der betreffenden Grundbesitzer statt. Hierbei wurden auch die notwendigen Wegeverlegungen festgesetzt; unter diesen ist im Protokolle vermerkt, daß der von dem Sch.-Wege nach Süden gehende Weg nach Norden über den Sch.-Weg in einer Breite von 18 Fuß neben der Bahnstrecke bis zur St.—P. Bahn und dann weiter neben diesem Bahnhofe bis zur Chaussee von St. nach St. fortgesetzt werden solle. Auf Grund dieser Verhandlung einigten sich die sämtlichen in Frage kommenden Grundbesitzer in den Verhandlungen vom 21. und 22. August 1846 gütlich mit der Eisenbahngesellschaft über die Abtretung der erforderlichen Parzellen, ohne daß die Anlegung des streitigen Weges wieder erwähnt wurde.

Aus diesen Vorgängen ist mit Sicherheit zu entnehmen, daß der streitige Weg nur als ein Ersatzweg für die Ackerbesitzer an Stelle des W.-Weges, von dem sie abgeschnitten waren, angelegt wurde, und daß er wie dieser nur ihren wirtschaftlichen Zwecken dienen sollte, mithin ursprünglich ein Privatweg war. Dem entspricht es, wenn in dem Kaufvertrage vom $\frac{\text{29. Juli}}{\text{29. August}}$ 1855, durch welchen die Direktion der O.bahn von der Stadt St. Land zur Verbreiterung des Bahngeländes und der

Digitized by Google

dadurch nötigen Verlegung des streitigen Weges erwarb, dieser als ein „Kulturweg" bezeichnet ist. Eine öffentlich-rechtliche Wegebaupflicht für einen öffentlichen Weg ist hiernach von dem Eisenbahnunternehmer weder übernommen noch ihm auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auferlegt worden.

War der Weg ursprünglich nur ein privater Kulturweg für die angrenzenden Ackerbesitzer und als solcher von dem Eisenbahnunternehmer auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes zu unterhalten, so ist er doch später zu einem öffentlichen geworden. Das ergibt sich aus dem folgenden: Auf eine Aufforderung des Magistrats, den Weg zu planieren, erwiderte der Eisenbahnbauinspektor zu St. am 29. Mai 1876, es sei ihm zur Zeit noch nicht bekannt, ob die Beseitigung der Mängel des Weges durch die Bahnverwaltung erfolgen könne, da er zunächst bei der königlichen Eisenbahnkommission in P. angefragt habe, ob die Unterhaltung des fraglichen Weges, der nicht mehr seiner ursprünglichen Bestimmung gemäß nur landwirtschaftlichen Zwecken der benachbarten Grundbesitzer, sondern dem öffentlichen Verkehre diene, noch Sache der Eisenbahnverwaltung sei. Unter dem 27. Juni 1876 benachrichtigte er dann den Magistrat, daß die Eisenbahnkommission unter Hinweis auf zwei Erlasse des Ministers für Handel usw. die Unterhaltungspflicht abgelehnt habe. Der Magistrat erbat sich die Erlasse zur Einsicht und beruhigte sich nach Kenntnisnahme bei der Ablehnung der Eisenbahnverwaltung.

Etwa um dieselbe Zeit stand der Magistrat in Unterhandlungen mit dem Militärfiskus wegen der Erwerbung des Grund und Bodens für den Bau von Kasernen an dem streitigen Wege. Auf eine Anfrage der Garnisonverwaltung, ob es keinem Zweifel unterliege, daß der hier fragliche Fahrweg als solcher für immer bestehen bleibe, erwiderte der Magistrat am 9. Juni 1876, daß der Fahrweg, welcher neuerdings unter die Zahl der Straßen aufgenommen sei und den Namen „St.-Straße" erhalten habe, als Straße für immer bestehen bleibe.

Diese beiden Vorgänge lassen erkennen, daß die Stadtgemeinde damals der Widmung des Weges für den öffentlichen Verkehr zugestimmt und den Willen gehabt hat, ihn als städtische Straße in ihre Unterhaltung zu übernehmen. Ebenso war der Eigentümer des Wegekörpers, die Eisenbahnverwaltung, mit der Umwandlung des Weges in einen öffentlichen einverstanden, und die Zustimmung der Wegepolizeibehörde ergibt sich schon daraus, daß der Vorsitzende des Magistrats, der zugleich Polizeiverwalter war, in dieser seiner Eigenschaft keinen Widerspruch erhoben hat. Die Stadtgemeinde hat ihren damals zu erkennen gegebenen Willen später auch betätigt: sie hat in dem Vertrage mit dem Militärfiskus vom 15./21. Februar 1879 die Ausführung der Verbreiterung des

Digitized by Google

als „öffentliche Straße“ bezeichneten Weges übernommen. Die Stadtverordnetenversammlung hat der Vorlage des Magistrats vom 31. März 1879 wegen „der Verbreiterung der jetzt nur die Breite eines gewöhnlichen Feldweges habenden St.-Straße“ zugestimmt und die Kosten bewilligt. Die Stadt hat die erforderlichen Grundflächen zu Eigentum erworben, und diese sind für den öffentlichen Verkehr freigelegt. Ferner hat der Magistrat im Einverständnisse mit der Stadtverordnetenversammlung und unter Zustimmung der Polizeibehörde Fluchtlinien für den Weg als „K.-Straße“ festgesetzt und hat unstreitig an den Ecken Straßenschilder mit der Aufschrift „K.-Straße“ anbringen lassen.

Ist der Weg ein öffentlicher geworden, worüber schon in dem Verwaltungsstreitverfahren aus den Jahren 1882/83 die Stadtgemeinde, die Polizeiverwaltung und der Fiskus einverstanden waren und auch die jetzigen Parteien einverstanden sind, so ist dadurch zwar die Verpflichtung des Fiskus, den einzelnen Parzellenbesitzern einen Zugangsweg zu ihren Grundstücken zu gewähren, nicht beseitigt; ihre Erfüllung durch den Verpflichteten ist aber so lange nicht erforderlich, als der öffentliche Weg besteht (Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Bd. XV S. 286 ff., 291 ff.). Dafür, daß der Eisenbahnfiskus den öffentlichen Weg als öffentlich-rechtlich Wegebaupflichtiger nach den Bedürfnissen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs zu unterhalten habe, fehlt es an jedem Rechtsgrunde; diese Verpflichtung liegt vielmehr der Stadtgemeinde ob, da diese den Weg, wie dargelegt, in ihre Unterhaltung übernommen hat und überdies auch für alle öffentlichen Wege baupflichtig ist. Denn im § 4 des Rezesses vom 2. März 1842 ist bestimmt, dass „die sämtlichen Landstraßen und Kommunikationswege nach anderen Ortschaften von der ganzen St.'er Stadtkommune durch die Kämmerei unterhalten“ werden, während „die Feldwege und überhaupt alle übrigen Wege, welche nicht als Landstraßen und Kommunikationswege nach anderen Orten zu betrachten sind“, welche also nur wirtschaftliche Zwecke befördern, von sämtlichen Hufenbesitzern gemeinschaftlich zu unterhalten sind. Hiernach hat die Stadtgemeinde die Wegebaulast auch bezüglich der öffentlichen Wege in der städtischen Feldmark zu tragen.

War der Weg bereits durch die Vorgänge in den 1870er Jahren in die Unterhaltung der Stadt übernommen, so konnte hieran dadurch nichts geändert werden, daß im Jahre 1882 die Polizeiverwaltung und die Stadtgemeinde den Fiskus für verpflichtet gehalten haben, den unbestritten öffentlichen Weg zu unterhalten. Ebensowenig konnte eine solche Verpflichtung durch das Urteil des ehemaligen Bezirksverwaltungsgerichts zu St. vom 7. Juni 1883 begründet werden, welches von der rechtsirrigen Ansicht ausging, daß sich aus dem § 14 des Eisenbahngesetzes die öffent-

Digitized by Google

lich-rechtliche Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers zur Unterhaltung eines öffentlichen Weges ableiten lasse (zu vgl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. IX S. 186 ff.); denn die Rechtskraft jener Entscheidung erstreckt sich über den damals streitigen Baufall nicht hinaus. Schließlich könnte noch in Frage kommen, ob eine Observanz zu Lasten des Fiskus begründet ist. Das ist aber für die Zeit vor dem erwähnten Urteile vom 7. Juni 1883 um deswillen zu verneinen, weil der Fiskus sowohl im Jahre 1876 wie 1882 die Ausführung von Arbeiten an dem Wege mit der Begründung abgelehnt hat, daß er einen öffentlichen Weg nicht zu unterhalten habe; wenn der Fiskus in der Zeit nach 1883 den Weg gebessert hat, so ist dies ersichtlich in dem durch jenes Urteil hervorgerufenen Rechtsirrtume geschehen, daß er die Unterhaltung nicht ablehnen könne, auch nachdem der Weg öffentlich geworden war. Das läßt insbesondere ein Schreiben des königlichen Eisenbahnbetriebsamts zu P. vom 10. November 1885 erkennen, in welchem gesagt ist, daß es dem Fiskus fern liege, sich der durch das Urteil vom 7. Juni 1883 auferlegten Verpflichtung zu entziehen. Ein solcher Rechtsirrtum steht der Bildung einer Observanz hindernd entgegen.

Ist hiernach die Stadtgemeinde zur Unterhaltung des Weges nach öffentlichem Rechte verpflichtet, so war das Urteil des Bezirksausschusses, das ihr die Erstattung der vom Fiskus aufgewendeten Pflasterungskosten aufgibt, zu bestätigen.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.[1])

Reichsrecht.

Beamtenrecht.

Reichsunfallfürsorgegesetz vom 15. März 1886, § 1.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 24. Juni 1902; Entscheidungen Band 52 No. 19 S. 76.

Ein Briefträger, der in einer Dienstpause zwischen zwei Botengängen nach Hause geht, um sich umzuziehen und zu stärken und unterwegs vom Blitz getroffen wird, erleidet einen Betriebsunfall im Sinne des

---

[1]) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofs und der Reichsanwaltschaft. Band 51 u. 52; Leipzig 1903, Veit & Co. — Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 196.

Das Erkenntnis vom 10. Juli 1902, betr. Haftpflicht des preußischen Eisenbahnfiskus für einen auf der oberhessischen Nebenbahn Friedberg—Hungen erfolgten Unfall, — Entschd. Bd. 52, S. 144 ff. — ist bereits im Archiv von 1903 S. 422 ff. wörtlich abgedruckt und deshalb hier nicht berücksichtigt.

Digitized by Google

Gesetzes. Denn seine Tätigkeit ist mit der Abgabe des letzten Briefes nicht beendet, vielmehr befindet er sich auf dem Rückwege nach dem Postamt oder nach seiner Wohnung noch im Gefahrenbereich des Betriebs.

Daß besondere Eigentümlichkeiten des Betriebs den Unfall verursacht haben, ist nicht erforderlich. Das Gesetz verlangt nur einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Betriebe und dem Unfall, und dieser liegt hier vor, weil der Briefträger bei Ausführung seiner Dienstgänge mehr der Blitzgefahr ausgesetzt ist, als andere, die in der Lage sind, sich an geschützten Orten aufzuhalten.

Wegerecht.

Bürgerliches Gesetzbuch, § 823.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 30. Oktober 1902; Entscheidungen Bd. 52 No. 98 S. 373 ff.

Nach § 823 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist die außervertragliche Schadensersatzpflicht auch für rechtswidrige Unterlassungen gegeben. Eine solche kann auch vorliegen, wenn der Eigentümer eines auf öffentlicher Straße stehenden Baumes es unterläßt, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt auf die Unterhaltung des Baumes zu verwenden und infolgedessen nicht verhütet, daß der morsch gewordene Baum jemanden verletzt.

Es muß aber in jedem einzelnen Falle geprüft werden, ob nach dem Maße dessen, was man im menschlichen Verkehr an gegenseitiger Rücksichtnahme billigerweise verlangen kann, dem Eigentümer des Baumes ein begründeter Vorwurf zu machen ist.

Telegraphengesetz vom 6. April 1892, § 12.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. Juni 1902; Entscheidungen Band 52 No. 17 S. 63 ff.

Wer durch die Einrichtung einer neuen elektrischen Anlage eine schon bestehende Leitung stört oder gefährdet, hat nach § 12 des Telegraphengesetzes die Verpflichtung, die Kosten eines erforderlich werdenden (einmaligen) Umbaues der älteren Anlage zu tragen. Diese Bestimmung darf aber nicht dahin ausgedehnt werden, daß der neue Unternehmer dauernd die laufenden Mehrkosten der umgebauten Anlage oder die Kosten späterer Veränderungen zu tragen hat, denn es handelt sich im § 12 nicht um eine Schadensersatzpflicht, für die es an jedem Rechtsgrunde gefehlt hätte, sondern um ein Sonderrecht zugunsten der älteren Anlage, das

Digitized by Google

nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht über den Wortlaut des Gesetzes hinaus ausgelegt werden darf.

Preußisches Recht.

Beamtenrecht.

Disziplinargesetz vom 21. Juli 1852, § 8.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 13. Juni 1902; Entscheidungen Bd. 52 No. 6. S. 20.

Die Entziehung des Diensteinkommens eines nichtrichterlichen Beamten nach § 8 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 hat keinen zivilrechtlichen, sondern einen strafrechtlichen (Disziplinarstraf-)Charakter. Deshalb ist der ordentliche Richter nach § 5 des Gesetzes vom 24. Mai 1861, betr. Erweiterung des Rechtswegs, in dieser Hinsicht an die Entscheidung der Disziplinar- und Verwaltungsbehörden gebunden und nicht befugt, in eine Nachprüfung der Frage einzutreten, ob die Voraussetzungen des § 8 des Disziplinargesetzes vorliegen.

Pensionsgesetz vom 27. März 1872, §§ 1, 2, 13, 14, 19, 33, 34.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Mai 1902; Entscheidungen Bd. 51 No. 71 S. 290 ff.

Die Vorschrift des § 13 des Pensionsgesetzes schafft eine unwiderlegbare Rechtsvermutung dafür, daß spätestens mit der Ableistung des Diensteides der Eintritt des Beamten in den Staatsdienst stattgefunden hat. Dem Beamten steht aber der Beweis offen, daß seine Beschäftigung als Staatsbeamter schon vorher begonnen hat.

Die gesamte Laufbahn eines höheren Beamten (Bauführers) nach dem Dienstantritt ist als ein fortlaufendes, für die Pensionsberechnung zu berücksichtigendes Dienstverhältnis aufzufassen, einerlei, ob er eine etatsmäßige Stelle innehat, und ob die Beschäftigung zunächst nur eine Vorbereitung zur Erlangung der Fähigkeit zu dem späteren Amte ist, sofern sie nur nicht durch ein wirkliches Ausscheiden aus dem unmittelbaren Staatsbeamtenverhältnis beendigt wird.

Straßenrecht.

Preußisches Gesetz, betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen vom 2. Juli 1875.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Mai 1902; Entscheidungen Bd. 51 No. 75 S. 322 ff.

Ein Unternehmer, der vertragsmäßig die Kosten des Ausbaues einer städtischen Straße übernimmt, kann nicht von den Anliegern dieser Straße

Digitized by Google

die Erstattung anteiliger Beiträge wegen nützlicher Verwendung fordern. Der Umstand, daß die Straße im Bebauungsplane bereits vorgesehen war, und die Stadtgemeinde sonst die Straße selbst ausgebaut und die Kosten nach dem Ortsstatut und § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 von den Anliegern eingezogen haben würde, ist unerheblich, weil diese etwaige Verpflichtung der Anlieger nicht zur Entstehung gekommen ist, nachdem der Unternehmer den Ausbau vertragsmäßig auf eigene Kosten bewirkt hatte.

Selbst wenn die Grundstücke der Anlieger eine Wertsteigerung erfahren haben, ist doch nichts an Geldeswert aus dem Vermögen der Unternehmer an sie gekommen, da das, was der Unternehmer geleistet hat, der Straße, und somit dem Eigentume der Stadt einverleibt worden ist.

Enteignungsrecht.

Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, § 11.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 25. April 1902: Entscheidungen Bd. 51 No. 54 S. 222 ff.

Wenn bei der Enteignung eines Hausgrundstücks auf Grund der Fiktion eines Neubaues der Entschädigungsbetrag für den Eigentümer festgesetzt wird, so enthält dieser eine Vergütung, durch die das ganze Immobile in seiner höchsten Ausnutzungsfähigkeit abgegolten wird, und die daher auch das volle Äquivalent der das Grundstück belastenden Rechte in sich schließt. Der Empfang der so ermittelten Summe setzt den Eigentümer in den Stand, jene Ansprüche abzulösen und der Berechtigte kann sich mit seinen Ansprüchen nur an den Grundstückseigentümer, nicht aber an den Enteignenden halten.

Enteignungsgesetz, § 39. Zivilprozeßordnung, § 179.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. Juni 1902: Entscheidungen Bd. 52 No. 3 S. 11 ff.

Unter den Vorschriften der Zivilprozeßordnung über Zustellungen, die auch für das Enteignungsverfahren gelten, sind nur diejenigen zwingender Natur, welche sich auf den Zustellungsakt selbst beziehen, nicht aber die zur Sicherung des Beweises der Zustellung dienenden Vorschriften. Die Zustellung wird also nicht dadurch ungültig, daß der Adressat keine Zustellungsurkunde erhält, oder daß die Übergabe an die Post nicht auf der Urschrift vermerkt ist (§ 177 Satz 2 Z.-P.-O), oder daß die Zustellungsurkunde nicht mit der Urschrift verbunden ist (§ 173[2]).

Digitized by Google

Es ist kein Verstoß gegen die Zustellungsvorschriften, wenn im Enteignungsverfahren der Beschluß des Bezirksausschusses durch die Post unter Vermittlung der Unter- und Subalternbeamten der Regierung bewirkt wird. Denn sie ersetzen nach § 39 Satz 2 des Enteignungsgesetzes die Tätigkeit des Gerichtsvollziehers. Der Vorschrift des § 179 Z.-P.-O. ist auch dann genügt, wenn die Beamten nicht als selbständige Absender, sondern nur als Werkzeuge des Bezirksausschusses gewirkt haben, und letzterer als Absender aufgeführt ist.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 15. April 1903, betr. die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 119. R.-G.-Bl. S. 198.)

Vom 30. April 1903, betr. Änderung der Militärtransport-Ordnung.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 127. R.-G.-Bl. S. 213.)

Vom 2. Mai 1903, betr. die dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 127. R.-G.-Bl. S. 214.)

Vom 15. Mai 1903, betr. Abänderung der Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 137. R.-G.-Bl. S. 219.)

Preußen. Gesetz vom 3. Mai 1903, betr. die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 141. G.-S. S. 155.)

Gesetz vom 18. Mai 1903, betr. den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat.[1])
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 142. G.-S. S. 123.)

Gesetz vom 18. Mai 1903, betr. den Erwerb des Ostpreußischen Südbahnunternehmens für den Staat.[1])
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 161. G.-S. S. 148.)

Gesetz vom 18. Mai 1903, betr. die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die weitere Beteiligung des

[1]) Vgl. den wesentlichen Inhalt dieser Gesetze Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 547 ff.

Digitized by Google

Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft und an dem Baue von Kleinbahnen.[1])
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 166. G.-S. S. 157.)

Gesetz vom 15. April 1903 zur Abänderung des Gesetzes, betr. die Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen an die unmittelbaren Staatsbeamten, vom 12. Mai 1873.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 173. G.-S. S. 121.)

Allerhöchster Erlaß vom 25. Mai 1903, betr. Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 18. Mai d. J. (G.-S. S. 157) vorgesehenen neuen Eisenbahnen.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 179. G.-S. S. 157.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E.-V.-Bl. Seite
Vom 20. April 1903, betr. Freifahrtordnung	117
Vom 20. April 1903, betr. Änderung von Bahnübergängen in Schienenhöhe, Wege-Über- und Unterführungen . . .	117
Vom 1. Mai 1903, betr. Fachprüfung erster Klasse	119
Vom 4. Mai und 1. Juni 1903, betr. Statistik der Güterbewegung . . . . . 123 und	178
Vom 14. Mai 1903, betr. Ausschluß oder bedingte Zulassung von Gegenständen zur Beförderung auf Kleinbahnen . .	133
Vom 22. Mai 1903, betr. Reiseentschädigungen der Staats-Eisenbahnbeamten	140
Vom 3. Juni 1903, betr. die Abänderung des Durchschnittssatzes des Wohnungsgeldzuschusses auf Grund des Gesetzes vom 15. April d. J.	174
Vom 5. Juni 1903, betr. Übertragung der Verwaltung der auf Grund der Gesetze vom 18. Mai d. J. (G.-S. S. 123 und S. 148) in das Eigentum des Staates übergehenden Eisenbahnen an einzelne Eisenbahndirektionen	180

Oldenburg. Entwurf eines Gesetzes für das Fürstentum Birkenfeld, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen.

Der Entwurf entspricht im wesentlichen dem Bahngesetz vom 7. Januar 1902 für das Herzogtum Oldenburg.[2]) Die Abweichungen beschränken sich meistenteils auf die Anpassung an die Gesetzgebung des Fürstentums.

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 547.
[2]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 694.

Digitized by Google

Niederlande. I. Gesetz vom 9. April 1875, betr. die Regelung des Betriebes und die Benutzung der Eisenbahnen (unter Aufhebung des Gesetzes vom 21. August 1859).

(Veröffentlicht im Staatsblad 1875 No. 67.)

(Schluß.)[1])

Abschnitt IV.

Vorsichtsmaßregeln für den Verkehr auf den Eisenbahnen.

§ 1. Vorsichtsmaßregeln für die Eisenbahnen.

Artikel 33.

1. Jede Eisenbahn ist in der von Uns anzuordnenden Art und Weise einzufriedigen.[2])

2. Die Kosten dieser Einfriedigung sind von den Unternehmern des Bahnbetriebes zu tragen.

Artikel 33a[3])

1. Wo die Eisenbahn durch Wald-, Moor- oder Heideboden oder durch Gelände führt, das mit anderen leicht brennbaren Stoffen bewachsen ist, haben die Bahnverwaltungen dafür zu sorgen, daß das Bahngelände durch das Aufwerfen von Gräben, das Umgraben oder das Bedecken eines durchgehenden Streifens Boden mit unbrennbaren Stoffen, oder durch irgend ein anderes Mittel von dem angrenzenden Eigentum abgegrenzt wird, sodaß beim Ausbruch eines Feuers auf dem Bahngelände der Brand sich nicht auf das angrenzende Eigentum ausdehnen kann.

2. Auf die Ausführung und Instandhaltung dieser Anlagen treffen Artikel 13, Artikel 14 Abs. 1 und Artikel 15 zu.

Artikel 34.

1. Diejenigen, deren Ländereien oder Höfe durch die Eisenbahn von dem gewöhnlichen Wege oder der gewöhnlichen Fahrstraße abgeschnitten werden, haben Anspruch auf einen Übergang über die Bahn.

2. Hinsichtlich dieser Übergänge gelten die Artikel 715 bis 718 des bürgerlichen Gesetzbuchs mit Ausnahme der Verpflichtung zur Entschädigung.

3. Ein Bahnübergang kann auch in anderen Fällen, soweit es mit der Sicherheit des Verkehrs vereinbar ist, durch Übereinkommen und unter Genehmigung Unseres Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie zugestanden werden.

Artikel 35.

1. Das Schließen der Schranken längs der Eisenbahn geschieht durch die Unternehmer der Eisenbahn.

2. Wo die Schranken zum Verschließen von Übergängen dienen, geschieht das Schließen durch die Personen, die als Eigentümer, Mieter oder Pächter oder

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 713.

[2]) Siehe Königlichen Beschluß vom 9. Juli 1876 (Staatsbl. No. 161).

[3]) Eingeschaltet durch Gesetz vom 10. Mai 1882 (Staatsbl. No. 66).

Digitized by Google

kraft eines anderen Rechtstitels, Nießbraucher von Ländereien, Höfen, ein Nutzungsrecht am Wege haben.

Artikel 36.

In einer Entfernung von 8 m von der Eisenbahn, bei einer Krümmung in einer Entfernung von 20 m von der inneren Bogenseite, darf kein Gebäude, Mauerwerk, Erdwall, keine Bretterwand oder sonst ein erhabener Gegenstand errichtet werden; auch dürfen dort weder Bäume noch Gesträuche gepflanzt oder angelegt werden.

Artikel 37.

Innerhalb einer Entfernung von 10 m von einer Eisenbahn darf keinerlei Ausgrabung erfolgen.

Artikel 38.

Innerhalb einer Entfernung von 20 m von einer Eisenbahn dürfen keine Binsen- oder Strohdächer ausgeführt, auch leichtentzündliche Gegenstände nicht niedergelegt werden.

Artikel 39.

Von den Vorschriften der Artikel 36 bis 38 können von Uns dort, wo es ohne Nachteil für die öffentliche Sicherheit und die Eisenbahn geschehen kann, Ausnahmen zugelassen werden.

Artikel 40.

Die in den Artikeln 36 bis 38 behandelten Entfernungen werden von der Sohle des erhöhten Bahndammes und von der oberen Kante des Bahneinschnittes gerechnet.

Artikel 41.

Was entgegen den Artikeln 36 bis 38 errichtet, gegraben, angebracht oder niedergelegt worden ist, kann, unbeschadet der strafrechtlichen Verfolgung, auf Kosten der Übertreter durch die Bahnverwaltungen fortgenommen oder beseitigt werden.

Mit Ausnahme dringender Fälle darf dies nur nach schriftlicher Verwarnung der Interessenten geschehen.

§ 2. Verkehr auf dem Bahnkörper.

Artikel 42.

Es ist verboten, auf der Eisenbahn irgend einen Gegenstand, der den Verkehr hindern kann, niederzulegen.

Artikel 43.

Jedem, dem es nicht nach der Art seines Amtes freisteht, ist verboten ohne Zustimmung der Betriebsverwaltungen oder des mit der Ausführung des Betriebes betrauten Beamten, längs der Bahn oder auf ihr zu gehen oder zu reiten.

Artikel 44.

Abgesehen von der im vorigen Artikel erwähnten Zustimmung ist es untersagt, Pferde, Vieh oder andere Tiere längs der Bahn oder auf ihr zu treiben oder laufen zu lassen.

Digitized by Google

Abschnitt V.

Verfügung über die Eisenbahn im Interesse des Reichsdienstes.

Artikel 45.

1. Die Beförderung von Militär, Pferden und Kriegsmaterial im Interesse des Reichsdienstes auf den Eisenbahnen findet zur Hälfte des Fahr- und Frachtpreises statt.

2. Als Militär werden nicht betrachtet Offiziere der Landwehr, die ohne Truppe reisen, Seeoffiziere und Seeleute.

Artikel 46.

1. Die Beförderung im Dienst befindlicher Beamten der Polizei und Unteroffiziere oder Mannschaften der Gendarmerie erfolgt auf Grund einer Reiseordre kostenlos in den Personenwagen, die für die gewöhnliche Beförderung von Reisenden bestimmt sind.

2. Die Beförderung von Personen, die unter dem Geleit der öffentlichen Macht reisen, findet gleichfalls kostenlos in den Wagen statt, die dafür von der Regierung bestimmt oder von regierungswegen zur Verfügung gestellt sind.

Artikel 47.

Die Beförderung von Briefbeuteln, von Fahrzeugen der Postverwaltung, die zu Postfahrbureaus eingerichtet sind, und der in ihnen diensttuenden Beamten oder der Beamten, die mit der Beförderung der Briefbeutel in den gewöhnlichen Personenwagen der Eisenbahn bestimmt sind, erfolgt kostenfrei.

Artikel 48.

Die Gebäude, die nötig sind, um auf den den Eisenbahnen gehörenden Grundstücken die zur Erhebung der Eingangs-, Ausfuhr- und Durchgangszölle nötigen Einrichtungen zu treffen, sowie der zu Bureaus und Einrichtungen für den Reichstelegraphen erforderliche Grund und Boden werden kostenlos hergegeben. Die mit der Behandlung dieser Angelegenheiten betrauten Beamten werden, sofern sie im Dienst sind, kostenlos befördert.

Artikel 49.

1. Jede Eisenbahn kann nach Ablauf von 20 Jahren von reichswegen angekauft werden. Die Erwerbung erfolgt zu einem Preise, der, wie folgt, ermittelt wird:

2. Man berechnet die Reineinnahme der letzten 7 Jahre, zieht davon die beiden ungünstigsten Jahre ab und nimmt den Durchschnittsbetrag der danach verbleibenden 5 Jahre, multiplizirt diese Summe mit 20 und erhält so das Kapital, zu dem noch ein Zuschlag von 15 Prozent tritt.

3. Von der Absicht, die Eisenbahn zu erwerben, muß der Verwaltung wenigstens ein Jahr vorher Kenntnis gegeben werden.

Artikel 50.

1. Die ganze oder geteilte Benutzung jeder Eisenbahn und des zu einem Eisenbahnunternehmen gehörigen Materials kann jederzeit von Uns im Interesse des Reichsdienstes gegen Entschädigung gefordert werden.

Digitized by Google

2. Falls Krieg oder andere außergewöhnliche Umstände die Benutzung für den Reichsdienst zum Zwecke der Landesverteidigung nötig machen, kann die bezeichnete Forderung von Uns durch den Kriegsminister oder durch einen Armeebefehlshaber erfolgen.

3. Die Entschädigung wird mangels gütlicher Vereinbarung gerichtlich festgesetzt.

Artikel 51.

Die Vorschriften, betr. die Benutzung der Eisenbahn und ihres Materials in den in den Artikeln 24 und 50 (Abs. 2) erwähnten Fällen, werden von Uns durch eine allgemeine Verwaltungsverordnung getroffen.[1])

Artikel 52.

Kann in dem im Artikel 50 erwähnten Falle die Beförderung von Reisenden oder Gütern nicht auf der Eisenbahn stattfinden, so wird dafür in der im Art. 18 erwähnten Weise Vorsorge getroffen.

Abschnitt VI.

Strafbestimmungen.

Artikel 53.

Die Direktoren einer Eisenbahn werden bestraft:

wenn sie den Bedingungen, unter denen die Erlaubnis zur Ausführung des Betriebes gegeben wurde, nicht erfüllen oder ihnen zuwiderhandeln oder zuwiderhandeln lassen, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe von 5000 Gulden;[2])

wenn sie die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht befolgen, ihnen zuwiderhandeln oder zuwiderhandeln lassen, sofern hierüber nicht besondere Bestimmung getroffen ist, mit einer Geldbuße bis zur Höhe von 5000 Gulden;

wenn sie den Betrieb auf einer Bahn eröffnen, bevor das im Artikel 6 behandelte Dienstreglement genehmigt ist, oder ihn eröffnen oder wiederaufnehmen, bevor die im Artikel 7 Abs. 1 vorgesehene Ermächtigung erteilt ist, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe von 5000 Gulden bei der Eröffnung oder Wiederaufnahme des Betriebes, und bis zur Höhe von 1000 Gulden für jeden Tag während des eröffneten oder wiederaufgenommenen Betriebes;

wenn sie den Betrieb nach dem Befehl zur Einstellung fortsetzen oder ohne die im Artikel 20 erwähnte Genehmigung wiederaufnehmen, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe von 5000 Gulden für die Fortsetzung oder Wiedereröffnung des Betriebes, und bis zur Höhe von 1000 Gulden für jeden Tag während des fortgesetzten oder wiederaufgenommenen Betriebes;

---

[1]) S. Königlichen Beschluß vom 16. September 1876 (Staatsbl. No. 182).

[2]) Durch Artikel 23 des Strafgesetzbuches nebst Artikel 11, Artikel 19 des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64), ist der Betrag der Geldstrafen im allgemeinen auf mindestens 50 Cents festgesetzt. Damit sind die ursprünglich hier und ferner in diesem Gesetze vorgeschriebenen Mindestgeldbußen beseitigt.

Digitized by Google

wenn sie neue oder ausgebesserte Lokomotiven, Tender, Personen- oder Güterwagen in Gebrauch nehmen, bevor sie dazu durch die im letzten Absatz des Artikels 7 vorgesehene Abnahme ermächtigt sind, mit einer Geldbuße bis zur Höhe von 1000 Gulden für jede Lokomotive, jeden Tender, Personen- oder Güterwagen;

wenn sie der im Artikel 14 erwähnten Entschließung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie oder dem im vorletzten Absatz des Artikels 13 erwähnten Auftrage nicht Folge leisten, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe von 500 Gulden für jeden Tag der Versäumnis;

wenn sie dem im Artikel 5 erwähnten Reglement über die gemeinschaftliche Benutzung einer Eisenbahn oder der daselbst und im Artikel 32 erwähnten Übereinkunft über die gemeinschaftliche Benutzung von Stationen oder über den direkten Verkehr von Reisenden oder Gütern, oder einer kraft Artikel 27 erlassenen allgemeinen inneren Verwaltungsmaßregel nicht Folge leisten, denselben zuwiderhandeln oder zuwiderhandeln lassen, mit einer Geldstrafe bis zur Höhe von 5000 Gulden.

Artikel 54.

1. (Der erste Absatz des Artikels 54 ist aufgehoben durch Artikel 3, lit. d des Gesetzes vom 15. April 1886, Staatsbl. No. 64. Dagegen sagt Artikel 51 des am 1. September 1886 eingeführten Strafgesetzbuches:

„In den Fällen, in denen gegen Direktoren, Mitglieder einer Verwaltung oder Kommissare wegen Übertretungen Strafe angedroht ist, wird keine Strafe gegen den Direktor oder Kommissar ausgesprochen, wenn nachgewiesen ist, daß die Übertretung ohne sein Zutun begangen ist.“)

2. Die im vorletzten Absatz des Artikels 53 festgesetzte Geldbuße darf 5000 Gulden nicht übersteigen. Die daselbst festgesetzte Frist läuft ab, sobald Artikel 15 angewandt wird.

Artikel 55.

(Dieser Artikel ist abgeschafft durch Artikel 3, lit. d des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64). Dagegen sagt das neue Strafgesetzbuch in Absatz 1 des Artikels 176:

„Bei Verurteilung wegen eines in diesem Titel erwähnten Verbrechens[1]) kann dem Schuldigen die Ausübung des Berufs, in dem das Verbrechen begangen ist, untersagt werden“

und im Artikel 195:

„Wer ein Recht ausübt, das auszuüben ihm durch gerichtliches Urteil verboten ist, wird mit einer Gefängnisstrafe von höchstens 6 Monaten oder einer Geldstrafe von höchstens 600 Gulden bestraft.“

Artikel 28 dieses Gesetzes zählt unter 6 die Ausübung eines übertragenen Amtes unter die „Rechte“, deren der Schuldige in den im Gesetz erwähnten Fällen, durch richterliches Urteil entkleidet werden kann.)

---

[1]) Hierzu gehören die in den Artikeln 164 und 165 erwähnten Verfehlungen

Digitized by Google

Artikel 56.

1. Die Beamten und Bediensteten der Eisenbahn werden bestraft:

(Der hier folgende Absatz ist aufgehoben durch Artikel 3 lit. d des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64). Dagegen sagt Artikel 184 des neuen Strafgesetzbuches:

„Wer vorsätzlich Befehlen oder Anordnungen nicht nachkommt, die kraft gesetzlicher Vorschrift durch einen mit der Ausübung einer Aufsicht betrauten Beamten oder durch einen Beamten, der mit der Ermittlung oder Untersuchung strafbarer Handlungen beauftragt oder dazu für befugt erklärt ist, erlassen sind, wird ebenso wie der, welcher vorsätzlich eine durch einen dieser Beamten unternommene Handlung zur Ausführung irgend einer gesetzlichen Vorschrift verhindert oder vereitelt, mit einer Gefängnisstrafe von höchstens 3 Monaten oder mit einer Geldstrafe von höchstens 600 Gulden belegt.

Den im ersten Teile des vorigen Absatzes erwähnten Beamten werden die Personen gleichgeachtet, die kraft gesetzlicher Vorschrift dauernd oder zeitweise mit einem öffentlichen Amte betraut sind.

Sofern zur Zeit der Verübung des Verbrechens noch keine zwei Jahre verflossen sind, seit eine frühere Verurteilung des Schuldigen wegen eines gleichen Verbrechens unwiderruflich geworden ist, so können die Strafen um ein Drittel erhöht werden.“)

sofern sie das im Artikel 5 erwähnte Reglement über die gemeinschaftliche Benutzung einer Eisenbahn, das daselbst im Artikel 32 erwähnte Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benutzung einer Station und über den direkten Verkehr von Personen und Gütern, oder eine kraft Artikel 27 erlassene allgemeine Verwaltungsvorschrift übertreten,[1]) mit einer Geldstrafe von höchstens 1 000 Gulden; sofern sie die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht befolgen, ihnen zuwiderhandeln oder zuwiderhandeln lassen, wenn diesetwegen nichts Besonderes vorgeschrieben ist, mit einer Geldstrafe bis zu 1 000 Gulden.

2. Sie sind nicht strafbar, sofern ihre Weigerung oder Übertretung die Folge eines von der Eisenbahnverwaltung gegebenen Auftrages ist.

Artikel 57.

(Dieser Artikel ist aufgehoben und ersetzt wie Artikel 55.)

Artikel 58.

1. Die Übertretung der Artikel 36, 37 und 38 oder der Bestimmungen Unserer nach Artikel 39 gefaßten Beschlüsse wird mit einer Geldstrafe bis zur Höhe von 100 Gulden belegt.

2. Die Übertreter werden auf Antrag des öffentlichen Ministeriums dazu verurteilt, innerhalb einer durch das Urteil zu bestimmenden Frist die Sachen wieder in den vorigen Stand zu setzen.

---

[1]) Hier sind durch Artikel 10 unter 30 des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64) die Worte „oder einen gemäß Artikel 22 gegebenen Befehl bezw. ein Verbot nicht befolgen“ gestrichen, da dies jetzt mit unter Artikel 184 des Strafgesetzbuches fällt.

Digitized by Google

3. Falls dem Urteil nicht nach Ablauf der gestellten Frist genügt worden ist, wird es von Regierungswegen auf Kosten der Übertreter durch einen oder durch mehrere mit der Aufsicht auf der Eisenbahn betraute Beamte vollstreckt.

4. Die Kosten werden von dem Übertreter durch den Steuererheber gemäss eines von dem mit der Vollstreckung des Urteils beauftragten Beamten aufgestellten Protokolls eingezogen.

Artikel 59.

(Dieser Artikel ist beseitigt durch Artikel 3 lit. d des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64). Dagegen lautet Artikel 350, erster Absatz, des Strafgesetzbuches:

„Wer vorsätzlich und widerrechtlich ein Gut, das ganz oder teilweise einem anderen gehört, vernichtet, beschädigt, unbrauchbar macht oder beseitigt, wird mit Gefängnis bis zu 2 Jahren oder Geldbuße bis zu 300 Gulden bestraft",

und Artikel 351 desselben Gesetzbuches:

„Wer Eisenbahn- oder Telegraphenanlagen, Anlagen, die zur Abwendung oder Beseitigung von Wasser dienen, Gas-, Wasser- oder Sielleitungen — sofern diese Anlagen und Leitungen zu allgemeinem Nutzen gebraucht wurden — vorsätzlich und widerrechtlich vernichtet, beschädigt oder unbrauchbar macht, wird mit Gefängnis bis zu 3 Jahren bestraft."

„Derjenige, dem die Schuld an der Vernichtung, Beschädigung oder Unbrauchbarmachung einer der im vorigen Artikel erwähnten Anlagen zuzuschreiben ist, wird mit Haft bis zu 1 Monat oder Geldstrafe bis zu 100 Gulden belegt."

Artikel 352:

„Wer vorsätzlich und widerrechtlich ein Gebäude oder Fahrzeug, das ganz oder teilweise einem andern gehört, vernichtet oder unbrauchbar macht, wird mit Gefängnis bis zu 4 Jahren bestraft."

Endlich Artikel 354:

„Sofern eins der in diesem Titel erwähnten Verbrechen durch zwei oder mehr Personen gemeinschaftlich begangen ist, kann die Strafe um ein Drittel erhöht werden.")

Artikel 60.

(Der Artikel ist beseitigt durch Artikel 3 lit. d des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64), während Artikel 164 des Strafgesetzbuches sagt:

„Wer vorsätzlich den Verkehr mittels Dampfkraft auf einer Eisenbahn gefährdet, wird mit Gefängnisstrafe bis zu 15 Jahren bestraft. Hat die Tat den Tod einer Person zur Folge gehabt, so wird der Schuldige mit lebenslänglicher Gefängnisstrafe oder mit zeitlicher Gefängnisstrafe bis zu 20 Jahren belegt.")

Artikel 61.

(Der Artikel ist beseitigt durch Artikel 3 lit. d des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64), während Artikel 165 des Strafgesetzbuches sagt:

„Wem die Schuld an der Gefährdung des Verkehrs mittels Dampfkraft auf einer Eisenbahn beizumessen ist, wird mit Gefängnis oder Haft bis zu

Digitized by Google

6 Monaten oder Geldstrafe bis zu 300 Gulden bestraft. Hat die Tat den Tod einer Person zur Folge gehabt, so tritt Bestrafung des Schuldigen mit Gefängnis oder Haft bis zu einem Jahre ein.")

Artikel 62.

(Der Artikel ist aufgehoben durch Artikel 3 lit. d des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64). Das neue bürgerliche Gesetzbuch enthält die folgenden Artikel:

Art. 179: „Wer durch Gewalt oder Androhung von Gewalt einen Beamten zur Ausführung einer Amtshandlung oder zum Unterlassen einer rechtmäßigen Amtshandlung zwingt, wird mit Gefängnis bis zu 3 Jahren bestraft."

Art. 180: „Wer sich mit Gewalt oder Androhung von Gewalt einem in der rechtmäßigen Ausübung seiner Amtspflichten befindlichen Beamten oder Personen, die diesem nach dem Gesetz zur Hilfe verpflichtet sind, oder ihm auf seinen Wunsch Beistand leisten, widersetzt, wird als schuldig des Widerstandes mit Gefängnis bis zu einem Jahre oder mit Geldbuße bis zu 300 Gulden bestraft."

Art. 181: „Zwang und Widerstand, wie in den Artikeln 179 und 180 erwähnt, werden bestraft: 1. mit Gefängnis bis zu 4 Jahren, sofern das Verbrechen oder die damit verbundenen Tätlichkeiten eine Körperverletzung zur Folge haben; 2. mit Gefängnis bis zu 7 Jahren 6 Monaten, wenn die Körperverletzung schwer ist; 3. mit Gefängnis bis zu 12 Jahren, wenn sie den Tod zur Folge haben."

Art. 182: „Zwang und Widerstand, wie in den Artikeln 179 und 180 erwähnt, werden — sofern zwei oder mehr gemeinsame Schuldige vorhanden sind — mit Gefängnis bis zu 6 Jahren bestraft. Gefängnis bis zu 7 Jahren 6 Monaten tritt ein, wenn das Verbrechen oder die damit verbundenen Tätlichkeiten eine Körperverletzung zur Folge haben. Ist die Körperverletzung schwer, so kann auf Gefängnis bis zu 12 Jahren, hat sie den Tod zur Folge, bis zu 15 Jahren erkannt werden."

Art. 183: „Den Beamten werden in Ansehung der Artikel 179—182 gleichgeachtet die Direktoren und die beeidigten Beamten und Bediensteten der Eisenbahnen.")

Artikel 63.

1. Eine Übertretung der Artikel 42 bis 44 wird mit einer Geldstrafe bis zu 200 Gulden oder mit Haft bis zu einem Monat bestraft.[1])

2. Die gleiche Strafe trifft die im zweiten Absatz des Artikels 35 erwähnten Personen, welche die Schließung der Schranken an den Aus- oder Überwegen, in deren Nießbrauch sie sind, versäumen. Sind andere Personen durch sie mit der Schließung betraut, so sind diese wegen der Versäumnis strafbar.

---

[1]) Änderung gemäß Artikel 10 lit. 30 des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64) in Verbindung mit dem neuen Strafgesetzbuche.

Digitized by Google

Artikel 64.[1])

1. Eine durch andere als in den Artikeln 53 und 56 genannte Personen begangene Übertretung der Bestimmungen einer allgemeinen Verwaltungsverordnung wird mit Geldstrafe bis zu 75 Gulden belegt.

2. Die Eisenbahnbeamten und -Bediensteten können die einer Übertretung sich schuldig Machenden aus den Wagen verweisen oder entfernen.

Artikel 65.

(Dieser Artikel ist durch Artikel 3 lit. d des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64) beseitigt. Die in ihm angezogenen Gesetzesartikel gaben dem Richter die Befugnis, wegen im Gesetz festgesetzter besonderer Umstände auf geringere als die gesetzlichen Mindeststrafen zu erkennen. Das neue Strafgesetzbuch hat allgemein die Dauer einer Gefängnis- (Art. 10 Absatz 2) und einer Haftstrafe (Artikel 18) auf wenigstens einen Tag, und die Geldstrafe (Artikel 23) auf wenigstens 50 Cents festgesetzt. Diese Mindeststrafen sind auch im Gesetz vom 15. April 1886 für Übertretungen angesetzt.)

Übergangsbestimmungen.

Artikel 66.

1. Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden mit Ausnahme des zweiten Absatzes dieses Artikels auch Anwendung auf die bereits vor dem 21. August 1859 bestehenden Eisenbahnen.

2. Die Artikel 25, 29, 33 und 45 bis 49 können, soweit dies noch nicht geschehen ist, durch Uns auf die jetzt bestehenden Eisenbahnen übertragen werden. Entsteht hieraus für die Unternehmer dieser Betriebe ein Schaden, der nicht aus den Verpflichtungen entspringt, denen sie sich bei der Erteilung der Konzession zur Eröffnung des Betriebes unterworfen haben, oder denen sie später bedingungslos zugestimmt haben, so werden sie aus der Reichskasse entschädigt.

3. Die Entschädigung wird mangels gütlicher Einigung gerichtlich festgesetzt.

4. Vom 2. Absatz des Artikels 9 kann durch Uns Befreiung erteilt werden.

Artikel 67.

Die Verwaltungen der bestehenden Eisenbahnen unterwerfen das Dienstreglement gemäß Artikel 6, die Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern und die im Artikel 32 befohlene Übereinkunft zum erstenmale oder aufs neue der Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie binnen 6 Monaten nach Veröffentlichung der allgemeinen Verwaltungsverordnung nach Artikel 27.

Artikel 68.

1. Das innerhalb der in den Artikeln 36 bis 38 bestimmten Abstände längs der bestehenden Eisenbahnen Aufgerichtete, Gegrabene, Aufgestellte oder Niedergelegte wird, wenn es die öffentliche Sicherheit erfordert, gegen voraufgehende Entschädigung von Regierungswegen entfernt oder beseitigt.

2. Die Entschädigung wird mangels gütlicher Einigung gerichtlich festgesetzt.

[1]) Änderung gemäß Gesetz vom 8. April 1893 (Staatsbl. No. 62).

Digitized by Google

Schlußbestimmungen.

Artikel 69.

Dieses Gesetz findet auch Anwendung auf den Betrieb und die Benutzung der Staatsbahnen. Die Bestimmungen des Gesetzes vom 3. Juli 1863 (Staatsbl. No. 100) und die durch die Gesetze vom 3. Juni 1863 (Staatsbl. No. 101) und vom 7. August 1865 (Staatsbl. No. 99) bestätigten Konzessionen werden hierdurch indes nicht geändert.

Artikel 70.

1. Wege, die durch das Reich oder durch ein Eisenbahnunternehmen[1]) als Zugang zu einer Station angelegt sind, werden — soweit dies noch nicht geschehen sein möchte — den Gemeinden, auf deren Grunde sie liegen, in ordentlichem Zustande übergeben. Die fernere Unterhaltung und Erleuchtung derselben fällt diesen Gemeinden zur Last.

2. Liegt ein Zugangsweg auf mehr als einem Gemeindegebiete, so wird von Uns nach Anhörung des Staatsrats beschlossen, welcher Gemeinde der Weg übergeben werden soll.

3. Die Unterhaltung von Wegen des Reiches, der Gemeinden oder anderer, die für die Anlage einer Eisenbahn hergestellt sind und die als Zugang zu einer Eisenbahnstation dienen, obliegt demjenigen, dem sie früher zufiel.

4. Gemäß den von Uns durch eine allgemeine Verwaltungsverordnung zu erlassenden Vorschriften wird ein Grundbuch über die Zugangswege zu den Stationen angelegt und beibehalten, in dem die Unterhaltungspflichtigen angegeben sein müssen.[2])

Artikel 71.

1. Alle mit der Ermittlung strafbarer Handlungen[3]) betrauten Beamten haben ebenso wie die Polizeibeamten freien Zugang zu der Eisenbahn und den dazu gehörenden Grundstücken und Gebäuden, die zur Benutzung durch die Reisenden bestimmt sind.

2. Unser Minister für Wasserbau, Handel und Industrie kann Reichsbeamten und Mitgliedern und Beamten öffentlicher Verwaltungen zur Ausübung ihres Dienstes freien Zugang zu der Eisenbahn und den zugehörigen Anlagen und Gebäuden gestatten.

3. Der zweite Absatz des Artikels 11 findet auf diese Vergünstigungen Anwendung.

Artikel 72.

1. Zur Ermittlung der Übertretungen dieses Gesetzes, einer gemäß Art. 27 erlassenen allgemeinen Verwaltungsverordnung, des im Art. 5 erwähnten Reglements und des daselbst und im Art. 32 erwähnten Übereinkommens sind außer

---

[1]) Die hier ursprünglich stehenden Worte „zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes“ sind durch Gesetz vom 31. Dezember 1880 (Staatsbl. No. 258) beseitigt.

[2]) S. Königlichen Beschluß vom 26. März 1876 (Staatsbl. No. 55).

[3]) „Strafbare Handlungen“ anstelle von „Verbrechen“ getreten durch Artikel 10 Abs. 30 des Gesetzes vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64).

Digitized by Google

den durch Art. 8[1]) des Strafgesetzbuches bezeichneten Beamten die von Uns mit der Aufsicht auf den Eisenbahnen betrauten Personen befugt.

2. Die gleiche Befugnis haben die beeidigten Beamten und Bediensteten der Eisenbahn auf der ganzen Wegstrecke, auf der sie Dienst tun, und in einem Umkreise von 100 Metern seitlich der Bahn.

3. Artikel 401[2]) des Strafgesetzbuches findet auf die durch diese Personen ausgefertigten Protokolle Anwendung.

Artikel 73.

Das Gesetz vom 21. August 1859 (Staatsbl. No. 98) tritt außer Kraft.

Artikel 74.

Dieses Gesetz tritt zu dem von Uns zu bestimmenden Zeitpunkte in Kraft[3]) Es ist im Staatsblad zu veröffentlichen. Alle ministeriellen Departements, Behörden, Kollegien und Beamten, die es angeht, haben auf seine genaue Ausführung zu halten.

II. Gesetz vom 9. Juli 1900, betr. die Regelung des Betriebes und der Benutzung solcher Eisenbahnen, auf denen ausschließlich mit beschränkter Schnelligkeit gefahren wird. Gültig ab 1. November 1902.

Wir Wilhelmina, usw., verordnen:

Artikel 1.

Durch allgemeine Verwaltungsverordnung können von Uns über den Betrieb und die Benutzung solcher Eisenbahnen, auf denen nur mit einer Schnelligkeit bis zu 50 km gefahren wird, abweichende Vorschriften von folgenden Bestimmungen getroffen werden: Artikel 5, 8, 25—27, 29—33a, 35, 43—48 des Gesetzes vom 9. April 1875 (Staatsbl. No. 67), geändert und ergänzt durch die Gesetze vom 31. Dezember 1880 (Staatsbl. No. 258), vom 10. Mai 1882 (Staatsbl. No. 66), vom 15. April 1886 (Staatsbl. No. 64), vom 31. Dezember 1887 (Staatsbl. No. 25) und vom 8. April 1893 (Staatsbl. No. 62). Sind Teile der Eisenbahnen auf öffentlichen Wegen angelegt, so können für diese auch vom Artikel 1 des Gesetzes abweichende Bestimmungen getroffen werden, jedoch nicht über die Verantwortlichkeit für Reisende und zu befördernde Güter.

---

[1]) Artikel 11 des alten Strafgesetzbuches.

[2]) Gleichlautend mit dem ursprünglich hier angezogenen Artikel 437 des alten Strafgesetzbuches „die Erklärungen, Protokolle und Berichte der mit einem öffentlichen Posten, Amte oder Dienst betrauten Personen müssen, um als schriftliche Dokumente zu gelten, durch sie auf den beim Dienstantritt abgelegten Eid abgefaßt sein oder nachher mit dem Eide bekräftigt werden."

[3]) 15. Oktober 1876.

Digitized by Google

Artikel 2.

Auf Eisenbahnen, die mit keiner größeren Schnelligkeit als 20 km in der Stunde befahren werden, sind von den Bestimmungen des Artikels 1 genannten Gesetzes nur anwendbar die Artikel 4, 7, 9—12, 16, 17, 20—22 und 42.

Die Eisenbahnen sind haftbar für den Schaden, den die Reisenden bei der Ausführung des Betriebes erlitten haben, es sei denn, daß der Schaden ohne Schuld der Eisenbahn oder ihrer Beamten und Bediensteten entstanden ist.

Die Eisenbahnen sind auf Erfordern der Postverwaltung zur Beförderung der Briefsäcke gegen Vergütung verpflichtet. Die Vergütung wird mangels eines gütlichen Vergleiches, auf Ersuchen der Postverwaltung durch den Kantonsrichter, in dessen Bezirk die Verwaltung ihren Sitz hat, nach Anhörung oder gehöriger Aufrufung eines der Eisenbahndirektoren, festgestellt.

Die Eisenbahnen sind für gute Erhaltung der Briefsäcke verantwortlich und gehalten, sie sogleich nach Ankunft am Bestimmungsorte an den zuständigen Beamten abzuliefern. Reichen die gewöhnlichen Verkehrsmittel für die Beförderung der Postsachen nicht aus, so sind die Eisenbahnen auf Erfordern der Postverwaltungen außerdem verpflichtet, die den Reichsdienst betreffenden Pakete in den eigenen Fahrzeugen gebührenfrei mitzunehmen.

Durch allgemeine Verwaltungsverordnung werden die Bestimmungen über die Betriebssicherheit der Eisenbahnen, die Ankündigung von der Eröffnung und Regelung des Betriebes, sowie die Veröffentlichung der Tarife festgesetzt.

Artikel 3.

Die Provinzialstände sind befugt, über den Betrieb und die Benutzung der in Artikel 2 behandelten Eisenbahnen Vorschriften für die auf öffentlichen Straßen angelegten Eisenbahnen zu erlassen, und zwar in bezug auf solche Punkte, hinsichtlich deren im Artikel 2 nichts vorgesehen, und deren Behandlung nicht einer allgemeinen Verwaltungsverordnung vorbehalten ist, sofern die Vorschriften nicht im Widerspruch zu den durch das Gesetz oder durch allgemeine Verwaltungsverordnung getroffenen Anordnungen stehen.

Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Mai 1880 (Staatsbl. No. 86) ist auf diese Provinzialverordnung anwendbar.

Machen besondere Umstände örtlicher Art in einer Gemeinde Vorschriften über den Betrieb und die Benutzung der in den Artikeln 1 oder 2 behandelten Eisenbahnen notwendig, so können diese, insoweit sie auf öffentlichen Straßen angelegte Eisenbahnen betreffen, durch den Gemeinderat mit Unserer Genehmigung festgestellt werden.

Die Artikel 161, 162, 166, 168, 174—177 und 178 (1. und 2. Abschnitt) des Gesetzes vom 29. Juni 1851 (Staatsbl. No. 85) sind auf diese örtliche Verordnung anwendbar.

Diese örtliche Verordnung wird in der in den Artikeln 172 und 173 des Gesetzes angegebenen Weise verkündet, mit der Maßgabe, daß in dem Verkündungsformulare Datum und Nummer des genehmigenden königlichen Beschlusses verzeichnet werden.

Artikel 4.

Das in Artikel 1 angezogene Gesetz und ebenso Artikel 2 finden Anwendung auf solche Eisenbahnen, die nur dem Personenverkehr innerhalb einer Gemeinde dienen.

Digitized by Google

Mit diesen Eisenbahnen können nach Anhörung des Staatsrats durch Uns solche Eisenbahnen gleichgestellt werden, auf denen in der Hauptsache ein wesentlich anderer Verkehr nicht stattfindet.

Artikel 5.

Uebertretungen der:

in Artikel 2 bezeichneten Gesetzesartikel, soweit sie sich auf die in dem Artikel behandelten Eisenbahnen beziehen, und der

in den Artikeln 1 und 2 erwähnten allgemeinen Verwaltungsmaßregeln

werden mit einer Buße von höchstens 75 Gulden bestraft.

Erfolgen die Übertretungen durch im Artikel 1 behandelte Eisenbahnverwaltungen, so tritt eine Buße bis zu 5000 Gulden, erfolgen sie durch die im Artikel 2 erwähnten Eisenbahnen, eine Buße bis zu 1000 Gulden ein.

Beamte oder Bedienstete der Eisenbahnen des Artikels 1 werden mit einer Strafe bis zu 1000, solche von Eisenbahnen des Artikels 2 bis zu 200 Gulden für Uebertretungen erwähnter Art belegt.

Beamte und Bedienstete sind für die Übertretungen nicht strafbar, sofern sie sich aus Befolgung der von den Eisenbahnverwaltungen gegebenen Aufträge ergeben.

Die Beamten und Bediensteten können Reisende, die sich einer Übertretung der Bestimmungen der in den Artikeln 1 und 2 erwähnten allgemeinen Verwaltungsmaßregeln schuldig machen, aus den Fahrzeugen verweisen.

Artikel 6.

Zur Feststellung der in Artikel 5 behandelten Übertretungen sind außer den im Artikel 8 des Strafgesetzbuches bestimmten Beamten die durch Uns mit der Ausübung der Aufsicht bei den Eisenbahnen betrauten Personen befugt.

Auch sind dazu die gemäß den allgemeinen Verwaltungsmaßregeln beeidigten Eisenbahnbeamten und -Bediensteten innerhalb ihres Dienstbezirks und eines Umkreises von 100 Metern berufen.

Auf die hierdurch entstandenen Verbalprozesse ist Artikel 401 des Strafgesetzbuches anwendbar.

Artikel 7.

Die durch dies Gesetz unter Strafe gestellten Taten werden als Übertretungen betrachtet.

Artikel 8.

Aus Artikel 11 des Gesetzes vom 23. April 1880 (Staatsbl. No. 67) entfallen die Worte:

„behandelt im Gesetze vom 9. April 1875 (Staatsbl. No. 67) und in Artikel 1 des Gesetzes vom 9. August 1878 (Staatsbl. No. 124)."

Artikel 9.

Das Gesetz vom 28. Oktober 1889 (Staatsbl. No. 146) tritt außer Kraft.

Artikel 10.

Dieses Gesetz tritt zu einem von Uns zu bestimmenden Zeitpunkte in Kraft.

Digitized by Google

Dänemark. Gesetz betr. Grunderwerb für die Staatsbahnen zur Ordnung der Kopenhagener Bahnhofsverhältnisse, vom 15. Mai 1903.

Durch dieses Gesetz wird das dänische Ministerium ermächtigt, jetzt schon die für die in Aussicht genommene Umgestaltung des Staatsbahnhofes Kopenhagen erforderlichen Grundstücke zu erwerben.

Frankreich. Gesetz vom 9. April 1903, betreffend den Rückkauf des Eisenbahnnetzes der französisch-algerischen Eisenbahngesellschaft (compagnie franco-algérienne).

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française vom 19. April 1903, S. 2505.)

Das Gesetz genehmigt den Vertrag, den der Minister der öffentlichen Arbeiten mit dem Liquidator der genannten Gesellschaft unterm 24. März 1902 abgeschlossen hat.

Danach gehen vom 26. Dezember 1900, dem Tage der Besitznahme, ab die sämtlichen Bahnstrecken der Gesellschaft, nämlich die Bahnen

von	Arzew	nach	Kraifallah,
„	Kraifallah	„	Méchéria,
„	Méchéria	„	Aïn—Séfras,
„	Mostaganem	„	Tiaret und
„	Aïn—Thizy	„	Mascara

mit sämtlichem beweglichen und unbeweglichen Zubehör und einschließlich der Seefahrzeuge der Schiffahrt von Arzew in Staatseigentum über.

Der Staat zahlt an die Gesellschaft eine Pauschalsumme von 19½ Millionen Francs nebst 4% Zinsen seit dem 15. April 1902.

Vom 1. April 1902 ab übernimmt der Staat die Zahlung sämtlicher Beträge für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, für die eine Bürgschaft geleistet ist.

Beide Teile verzichten auf alle Ansprüche, die ihnen gegen einander noch zustehen könnten und erklären die schwebenden Streitpunkte für erledigt.

Gesetz vom 13. Juni 1903, betr. den Betrieb der Eisenbahn Duveyrier—Beni-Ounif.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française vom 14. Juni 1903, S. 3709.)

Das Gesetz bestimmt, daß der Betrieb der Linie Dureyrier—Beni-Ounif dem Betriebe der Eisenbahn Arzev — Aïn-Sefra und Arzev — Duveyrier angegliedert werden soll, und daß die für letztere Bahn bereits erlassenen Vorschriften auch auf die Strecke Dureyrier—Beni-Ounif Anwendung finden sollen.

Digitized by Google

Italien. Gesetz vom 4. Dezember 1902, betreffend den Bau neuer Eisenbahnen.

(Veröffentlicht in der Gazzetta Ufficiale vom 13. Dezember 1902.)

Die Regierung wird ermächtigt, durch königl. Erlaß der Privatindustrie die Konzession zum Bau und Betrieb einer Reihe neuer Bahnlinien zu erteilen. Zunächst soll das Eisenbahnnetz der Insel Sizilien durch den Bau von 8 Linien, die sämtlich die Spurweite von 0,95 m erhalten, ergänzt werden. Diese Linien sind: Castelvetrano—Menfi—Sciacca, Castelvetrano — Partanno — Sambuca — San Carlo — Bivio — Sciacca, Sciacca — Ribera — Greci — Porto Empedocle, Lercara — Prizzi — Bivona — Cianciana — Greci (Ribera), Girgenti — Porto Empedocle, Girgenti — Favara — Naro — Canicatti, Naro — Palma Licata — Licata Porto und Assoro — Valguanora — Piazza Armerina. Für alle diese Linien kann eine staatliche Unterstützung bis zum Betrage von 8500 Lire für das Jahr und Kilometer auf die Dauer von höchstens 70 Jahren gewährt werden.

In Kalabrien und der Provinz Potenza sollen ferner die Linien Pietrafitta—Rogliano, Lagonegro—Castrovillari—Spezzano Albanese und Cosenza—Paola gebaut werden, und zwar die beiden ersteren mit der Spurweite von 0,95 m. Bei der letztgenannten Linie bleibt nähere Bestimmung darüber noch vorbehalten, ob sie ebenfalls mit der Spurweite von 0,95 m oder mit der Vollspur hergestellt werden soll. Staatliche Unterstützung kann auch bei diesen Bahnen auf die Dauer von 70 Jahren gewährt werden und zwar bei den ersten bis zu 8500, bei der letzteren bis zu 12000 Lire für das Jahr und Kilometer.

In Ober- und Mittelitalien sollen die Strecken Poggio Rusco — Verona, Bagni di Lucca—Castelnuovo di Garfagnana und Aulla—Monzone gebaut werden. Diese Linien sollen mit Vollspur auf Rechnung des Staates hergestellt werden. Dem Betriebsunternehmer kann eine staatliche Unterstützung gewährt werden und zwar für die erstere Linie im Betrage bis zu 12000 Lire und für die beiden letzteren im Betrage bis zu 18000 Lire für das Jahr und Kilometer und längstens auf die Dauer von 70 Jahren.

Das Höchstmaß des staatlichen Jahreszuschusses, der von dem Tage der Betriebseröffnung an zu zahlen ist, darf nur gewährt werden, wenn die kilometrischen Anlagekosten mindestens 100000 Lire betragen. Mit dem Bau der einzelnen Linien soll in der Weise vorgegangen werden, daß der Gesamtbetrag des vom Staate zu leistenden Betriebszuschusses im Rechnungsjahre 1904/05 den Betrag von 2000000 Lire, im Jahre 1905/06 4000000 und im Jahre 1906/07 7000000 Lire nicht überschreitet.

Um die Privatindustrie zur Übernahme des Baues und Betriebes von Eisenbahnen, die schon nach früheren Gesetzen in Aussicht genommen, aber noch nicht zur Ausführung gekommen sind, zu veranlassen, wird die Regierung weiter ermächtigt, für diese Linien den staatlich zu gewährenden Betriebszuschuß für das Jahr und Kilometer von 6000 auf 8000 Lire zu erhöhen. Wenn nach Verlauf von 2 Jahren auch bei dem angebotenen höheren Zuschuß sich Unternehmer nicht finden, so wird die Regierung der Landesvertretung weitere Vorschläge bezüglich des Baues dieser Linien machen. Das gleiche soll geschehen bezüglich der vielbesprochenen kürzesten Verbindung zwischen Rom und Neapel (direttissima Roma—Napoli). In allen Konzessionen soll für den Staat das Recht vorbehalten werden, die einzelnen Strecken zwei Jahre nach Fertigstellung des Baues anzukaufen.

Digitized by Google

Gesetz vom 5. April 1903, betr. die Genehmigung eines zwischen der Regierung und dem Unternehmer Marconi abgeschlossenen Vertrages.

(Veröff. in der Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia vom 15. April 1903.)

Durch dieses Gesetz wird dem Ministerium der Posten und Telegraphen die Summe von 800000 Lire bewilligt, um in Italien eine ultrapotente Station für drahtlose Telegraphie nach dem Marconischen System zu errichten, die eine telegraphische Verbindung mit einer gleichzeitig in Südamerika zu errichtenden Station und mit etwa schon bestehenden oder später zu errichtenden anderen Stationen herstellen soll.

Rußland. Verordnung vom $\frac{31. \text{ Januar}}{12. \text{ Februar}}$ 1903, betr. die Beförderung der Kosaken auf Eisenbahnen und Wasserwegen im Falle einer Mobilmachung.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 3./15. Mai 1903.)

Den Kosaken wird für den Mobilmachungsfall im Interesse der Beschleunigung der Zusammenziehung der Abteilungen an den Vereinigungspunkten sowie zur Schonung der Kräfte der Mannschaften und der Pferde das Recht eingeräumt, passende Eisenbahnen und Wasserwege zu ihrer Beförderung zu benutzen, wenn dies von den Kommandanten für nötig erachtet wird und der Standort der Abteilung (Staniza) über 25 Werst vom Vereinigungspunkte entfernt ist. Die Beförderung von Teilen des regulären Heeres darf dadurch aber nicht gestört werden. Die Bezahlung für solche Beförderungsleistungen erfolgt nach dem Militärtarif.

Verordnung vom 1./13. April 1903, betr. die Annahme von Reisegepäckstücken und Gütern mit Wertangabe.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom 3./15. Mai 1903.)

Im Anschluß an Artikel 34 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 (vgl. Archiv 1885 S. 648) werden Vorschriften erlassen über die Behandlung von Reisegepäckstücken und Gütern, die mit Wertangabe aufgegeben werden. Solche Gepäckstücke oder Güter müssen mindestens 20 Minuten vor Abgang des Zuges, mit dem sie abgefertigt werden sollen, aufgegeben werden, damit sie vor Annahme auf ihren Zustand geprüft und die erforderlichen Schriftstücke ausgefüllt werden können. An Zuschlagsgebühr auf den Beförderungspreis sind zu zahlen für je 100 Rbl. erklärten Wert und je 100 Werst Beförderungsweg für Güter $1/_2$ Kopeken, für Reisegepäck $1^1/_2$ Kopeken. Dieser Preis erhöht sich für leichtem Verderben ausgesetzte Güter sowie nicht in Kisten verpackte Möbel u. dgl. auf 5 Kopeken, wenn sie als Gut aufgegeben werden, und auf 15 Kopeken, wenn solche als Reisegepäck befördert werden.

Digitized by Google

Australien. Gesetz vom 13. November 1902 (2. Edw. VII. No. 803), betreffend den Bau einer Eisenbahn von Oodnadatta im Staate Südaustralien nach Pine Creek im Nordterritorium.

(The transcontinental Railway act.)

(Veröffentlicht im südaustralischen Gesetzblatt.)

Durch dieses Gesetz wird der Gouverneur von Südaustralien ermächtigt, wegen des Baues einer Eisenbahn, die Oodnadatta, den nördlichsten Punkt der südaustralischen Bahnen, mit Pine Creek, dem südlichsten Punkt der Bahnen des Nordterritoriums, verbinden soll, mit Privatunternehmern in Verbindung zu treten und den Erbauer durch Länderschenkungen zu entschädigen. Die Vergebung soll durch öffentliche Ausschreibung in Australien, Amerika, England, Deutschland und Frankreich an den Mindestfordernden erfolgen; im Falle erfolgloser Ausschreibung soll der Gouverneur zu freihändiger Vergebung befugt sein.

Das Gesetz setzt die hauptsächlichen Bestimmungen fest, die der abzuschließende Vertrag enthalten soll. Als Entschädigung für die Baukosten sollen dem Unternehmer neben dem freien Eigentum an der Bahn bis zu 75000 Acker Land für jede Meile Bahnstrecke in Abschnitten von je 20 Meilen Front, abwechselnd rechts und links von der Bahnlinie, einschließlich der Bergwerksberechtigungen für die Landfläche, zugesichert werden können. Das Land soll 10 Jahre lang von allen Abgaben befreit sein.

Die Gesamtlänge der transkontinentalen Bahn von Adelaide bis Port Darwin wird etwa 1900—2000 engl. Meilen betragen, von denen jetzt schon 844 Meilen (von Adelaide nach Oodnadatta und von Port Darwin nach Pine Creek) gebaut sind.

Der Bau soll in 8 Jahren nach Abschluß des Vertrages vollendet sein. Es wird darauf gerechnet, daß die Reise von London nach Melbourne, die jetzt mindestens einen Monat in Anspruch nimmt, künftig nur noch 19 bis 20 Tage dauern wird.

Digitized by Google

Bücherschau.

Besprechungen.

Rank, Emil, Inspektor der k. k. priv. Nordwestbahn. Die Eisenbahntariftechnik. Schriften über Verkehrswesen des Klubs der österreichischen Eisenbahnbeamten. 1. Reihe Heft 1. 134 S. 8°. Wien 1902. Alfred Hölder. Preis 1,40 ℳ.

Es ist sehr verdienstlich, daß der Verfasser der bedeutenden Werke über Eisenbahntarifwesen in dieser neuen Schrift die gesamte Eisenbahntariftechnik klar und übersichtlich zur Darstellung bringt. Unter Tariftechnik versteht er die Aufstellung der Kilometerzeiger und Tarife, die Festsetzung der Beförderungspreise und ihre Verteilung auf die verschiedenen transportierenden Eisenbahnen, die Aufstellung der Verkehrsteilungsvereinbarungen und der Verkehrsleitungsvorschriften. Seine Ausführungen sind klar und einfach, die einzelnen Sätze werden durch zahlreiche, dem praktischen Leben entnommene Beispiele erläutert, der Verfasser zeigt auch in diesem Buche, daß er seinen Stoff meisterhaft beherrscht. Die Schrift kann allen, die mit der Ausarbeitung der Tarife und insbesondere auf den Tarifkonferenzen zu tun haben, angelegentlichst empfohlen werden. *v. d. L.*

Hertzer, W., Dr. jr., Straßburg i. E. Handkommentar zur Eisenbahnverkehrs-Ordnung. Aus der Praxis für die Praxis bearbeitet. Berlin 1902. Otto Liebmann. XI und 169 S. 8°.

Das Buch ist ein Abdruck der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 — außer den Anlagen —, dem, in anderer Schrift, die für die deutschen Eisenbahnen geltenden Zusatzbestimmungen der Teile I der drei deutschen Tarife und, wieder in anderer Schrift, kurze Erläuterungen und am Schluß ein alphabetisches Sachregister beigefügt sind. Die Erläuterungen zeigen, daß der Verfasser seinen Stoff gut beherrscht,

Digitized by Google

und geben, ohne zu weit auf Einzelheiten einzugehen, manche nützliche Winke für das Verständnis der zugehörigen Bestimmungen. Es sind dabei auch die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des deutschen Verkehrsverbandes verwertet. Das Buch macht auf wissenschaftliche Bedeutung keinen Anspruch, es soll hauptsächlich allen denen dienen, die täglich mit der Eisenbahn in geschäftlichen Beziehungen stehen, also außer den Eisenbahnern insbesondere der Handelswelt. Und für diesen Zweck scheint dieser Kommentar recht geeignet. Er empfiehlt sich besonders auch durch seine äußere Ausstattung, klaren, übersichtlichen Druck, gutes Papier, geschmackvollen, haltbaren Einband. *v. d. L.*

Hilscher, Dr. Franz, Sekretär der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn, Dozent an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien. Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahntransportrecht. Band 1 der zweiten Reihe der vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten herausgegebenen Schriften über Verkehrswesen. Wien 1902. Alfred Hölder. XXII und 316 S. 8°. Preis 5,20 Kr.

Diese systematische Darstellung des gesamten Eisenbahnfrachtrechts ist aus Vorlesungen hervorgegangen, die der Verfasser an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien hält, und in erster Linie für seine Hörer bestimmt. Den bei weitem größten Umfang nimmt der erste Abschnitt (S. 67—255), den Eisenbahnfrachtvertrag behandelnd, ein. Der zweite Abschnitt beschäftigt sich mit den Markengütern (S. 256—257), der dritte (S. 258—294) mit der Personenbeförderung, der vierte (S. 295 bis 315) mit Gepäckbeförderung. Die Grundlage bilden das — für Österreich und Ungarn gleichlautende — Betriebsreglement und das Berner internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Der deutsche Leser wird sich also gegenwärtig halten müssen, daß für den binnenländischen Verkehr des Deutschen Reichs die Rechtsausführungen des Verfassers vielfach nicht zutreffen, da die Grundlage des Eisenbahnfrachtrechts, das deutsche Handelsgesetzbuch und das deutsche Bürgerliche Gesetzbuch, von den in Österreich und Ungarn geltenden Gesetzen in wichtigen Punkten abweichen. So hat die mit dem österreichischen und ungarischen Betriebsreglement nahezu gleichlautende deutsche Eisenbahnverkehrsordnung nur in Deutschland die Bedeutung einer Rechtsverordnung, der Personenbeförderungsvertrag ist erst durch das deutsche Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 auf eine feste Rechtsgrundlage gestellt usw. Die Ausführungen des Verfassers sind streng sachlich gehalten,

Digitized by Google

sie sind klar und überzeugend, setzen allerdings bei dem Leser eine juristische Vorbildung voraus. In vielen Abschnitten des Buches muß sich der Verfasser naturgemäß darauf beschränken, den Text des Betriebsreglements und des internationalen Übereinkommens, die beide ja sehr ins einzelne gehen, zuweilen in etwas abweichender Form, zu wiederholen. Streitige Fragen werden nur vereinzelt erörtert. In den Abschnitten über Aktiv- und Passivlegitimation bei Klagen aus dem Frachtvertrag, an dem mehrere Eisenbahnen beteiligt sind (S. 183, 184, 236, 237), sind die im Archiv Jahrg. 1896 S. 171 aus Anlaß einer früheren Schrift des Verfassers erhobenen, m. E. durchaus berechtigten Bedenken unbeachtet gelassen. S. 296 wird behauptet, Fahrzeuge seien von der Beförderung als Reisegepäck unbedingt ausgeschlossen. Da scheint ein Mißverständnis vorzuliegen. In § 30 Abs. 2 Betr.-R. wird ausdrücklich auf Fahrzeuge verwiesen, vgl. auch Buschmann, das neue Eisenbahnbetriebsreglement S. 58. Die Ausstellungen, die in den Anmerkungen auf S. 180 gegen die Fassung des Betriebsreglements und des internationalen Übereinkommens erhoben werden, sind nicht recht verständlich. — Sonstige kleinere Bedenken, die mir hie und da aufgefallen sind, will ich unerörtert lassen. Das Buch hinterläßt jedenfalls den Eindruck einer fleißigen nnd gewissenhaften Arbeit. *v. d. L.*

Leéder, Oscar und **Rosenberg, Dr. Heinr.** Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs. Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Schriften über Verkehrswesen, herausgegeben vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten. 1. Reihe Heft 3. 51 S. 8°. Wien 1903. Alfred Hölder.

Bei den Erörterungen über den Erwerb einer größeren Anzahl von bedeutenderen Privatbahnen für den Staat wird in Österreich die Frage besonders eingehend erwogen, welche Änderungen in den Gütertarifen der Bahnen erforderlich sind nach ihrem Übergang in Staatsbesitz. Eine Übertragung der Staatsbahntarife auf die zu erwerbenden Privatbahnen würde nicht nur starke wirtschaftliche Verschiebungen, sondern auch bedeutende finanzielle Ausfälle zur Folge haben. Eine Aufrechterhaltung der gegenwärtig bestehenden Zustände würde mit dem Gedanken der weiteren Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in Widerspruch stehen. Die Verfasser glauben, allen Teilen gerecht zu werden, wenn demnächst die — z. Z. sehr niedrigen — Abfertigungsgebühren auf allen österreichischen Bahnen auf den Stand der auf den preußischen Staatsbahnen geltenden erhöht werden. Außerdem wollen sie das spätere österreichische Eisenbahnnetz in 4 Gruppen zerlegen, deren jede wirtschaft-

Digitized by Google

lich geschlossene Gebiete durchziehen und besondere Tarife in tunlichster Anlehnung an die jetzt in diesen Gegenden geltenden erhalten soll. Die Tarife zwischen den einzelnen Gruppen sollen nicht durchgerechnet, sondern durch Anstoß des einen an den andern Tarif gebildet werden. Auf diese Weise werde vermieden, daß die besonders niedrigen Sätze für weitere Entfernungen eine zu große Ausdehnung gewinnen.

r. d. L.

Graf Czernin, Rudolf. Aufgaben und Ziele des k. k. Eisenbahnministeriums. Kritische Betrachtungen über das Eisenbahnwesen in Österreich. Mit 2 Tabellen. Wien 1902. Kommissionsverlag von Carl Gerold's Sohn. V u. 312 S. °. Preis 5 ℳ.

„Nicht von dem besonderen Gesichtspunkte des Technikers, des Nationalökonomen oder des Finanziers allein, vielmehr von jenem durch Zuwendung der staatlichen Patronanz gewissermaßen sanktionierten der öffentlichen Wohlfahrt, auch nicht mit der Leuchte strenger Wissenschaftlichkeit, sondern bloß mit dem Auge des einfachen Beobachters in die heutige Gestaltung, die Äußerungen und Erfolge des österreichischen, sowohl staatlichen wie privaten Eisenbahnwesens mit aller möglichen Objektivität einen Blick zu werfen und die gesammelten Beobachtungen der Bekämpfung des Vorurteils, der wahrhaft patriotischen Idee der Verbesserung des Unvollkommenen und der Ausgestaltung des Guten im eignen Hause zu widmen, ist die Aufgabe, welche dem Verfasser bei Abfassung dieser Studie vorgeschwebt ist.“ Mit diesem, noch dazu verunglückten, Satzungeheuer sagt der Verfasser in der Vorrede, was er mit seinem Buche bezweckt. Er will nicht, wie man nach dem Haupttitel erwarten sollte, die Aufgaben und Ziele des k. k. Eisenbahnministeriums darstellen, sondern er will dessen Tätigkeit und das gesamte Eisenbahnwesen Österreichs kritisieren. Und diese Kritik ist eine recht scharfe, oft bittere. Davon nur ein paar Beispiele. S. 59, am Schluß des Kapitels über die Lokomotiven, sagt der Verfasser: „Sollten, was nicht ausgeschlossen scheint, für derartige, keineswegs vereinzelt dastehende betriebstechnische Absurditäten etwa unumstößliche Rücksichten strategischer Natur ausschlaggebend sein, so wäre das ein neuer Belag für den stagnierenden Einfluß, den der Militarismus auf das gesamte Wirtschaftsleben ausübt, indem er nebst andern Übeln, die er im Gefolge hat, auch schlechte Bahnen baut und dieselben schlecht betreibt.“ S. 65 — wo er für Abschaffung der ersten Wagenklasse sich ausspricht — trägt er bei Schilderung der tatsächlichen Zustände allzugrelle Farben auf; ebenso sind seine Bemerkungen S. 69 über den Mangel an Pünktlichkeit bei dem

Digitized by Google

Betriebe der österreichischen Bahnen und die sich anschließenden Ausführungen sicherlich stark übertrieben. Seine Bemerkungen über die bestehenden Personen- und Gütertarife schütten das Kind mit dem Bade aus, seine Reformvorschläge, vor allem das Verlangen einer starken Ermäßigung der Tarife, bringen nichts neues und lassen die finanziellen Wirkungen derartiger Maßregeln gänzlich unbeachtet. Worte wie (S. 199), das Gütertarifwesen sei ein „unentwirrbares Chaos", die Tarife das bekannte „Buch mit sieben Siegeln für den Uneingeweihten, in dem nur wenige Auserwählte Bescheid wüßten," die Güterklassifikation sei mit „der minutiösen Ängstlichkeit bureaukratischer Detailkrämerei aufgestellt," von dem unmittelbaren Gewinn der Eisenbahnen „fallen nur ein paar armselige Brocken zum Vorteil der Volkswirtschaft und des Verkehrs ab" (S. 209) richten sich selbst. Man möchte danach fast annehmen, daß der Verfasser noch zu jener Klasse von Kritikern gehört, die in Ermanglung eingehender Studien und Erfahrungen wenigstens schnell fertig sind mit Worten. In einzelnen Punkten kann man ihm beistimmen; so z. B. seinen Bemerkungen über den bedenklichen Einfluß der Postbeförderung auf die Pünktlichkeit des Zugdienstes (S. 89 ff.), über die Einschränkung des Rechts der Routenvorschriften in der Deutschen Eisenbahnverkehrsordnung (S. 678 ff.) — obgleich es auch hier an Übertreibungen nicht fehlt —, über gewisse Auswüchse des Refaktienwesens, des Reklamationswesens auf den österreichischen Bahnen. Aber das sind lauter Dinge, die auch von anderen Leuten längst gesagt sind. Ob es „lächerlich häufig" in Österreich vorkommt, daß Reisende von dem Bahnkassierer nachträglich, d. h. nachdem sie bereits unterwegs sind, ersucht werden, irrtümlich zu wenig berechnete Beträge für eine Fahrkarte nachzuzahlen (S. 212), möchte ich bezweifeln. Der Verfasser übersieht bei diesen Betrachtungen auch, daß der § 61 (4) des Betriebsreglements sich lediglich auf die Gütertarife bezieht, also mit derartigen Ansprüchen nichts zu tun hat. Wie weit seiner Kritik über Einzelheiten, z. B. des Lokomotivbaus, der Fahrpläne, des Lokalbahnwesens, ein berechtigter Kern zugrunde liegt, habe ich nicht untersuchen können.

Der Verfasser — übrigens trotz seiner im ganzen recht abfälligen Beurteilung der österreichischen Staatsbahnverwaltung ein Anhänger des Staatsbahnsystems — spricht in seinem Buche, wie man zu sagen pflegt, *de omnibus rebus et quibusdam aliis.* Neue Gedanken habe ich indes vergeblich gesucht, seine Kritik macht, eben weil sie zu heftig ist, keinen rechten Eindruck, sein Stil läßt viel zu wünschen übrig. Die Welt hätte, glaube ich, nicht viel verloren, wenn dies Buch ungedruckt geblieben wäre. *v. d. L.*

Digitized by Google

Gehrcke's Handbuch für deutsche Eisenbahnbeamte, enthaltend die für den Dienstgebrauch und die Prüfungen wichtigsten Reichsgesetze und Verordnungen. XII und 826 S. kl 8°. Dresden 1903. Gerhard Kuhlmann. Preis geb. 3 ℳ.

In dem Buch sind eine große Anzahl der für das Deutsche Reich geltenden Gesetze und Verordnungen teils vollständig, teils im Auszug abgedruckt, deren Kenntnis bei den Prüfungen der mittleren Eisenbahnbeamten verlangt wird. Die Ausstattung ist gut, das Format handlich, der Preis niedrig. Das Buch würde auch als bequemes Nachschlagebuch auf dem Schreibtisch des Eisenbahnbeamten gute Dienste leisten.

Brockhaus Konversationslexikon. Vierzehnte vollständig neu bearbeitete Auflage. Neue revidierte Jubiläumsausgabe, Band 8 bis 12. Glied bis Pes. Mit zahlreichen Tafeln, Plänen und Textabbildungen. Leipzig, Berlin und Wien. F. A. Brockhaus 1902, 1903. Preis des Bandes geb. 12 ℳ.

Das Erscheinen dieser neuen Auflage der Jubiläumsausgabe unseres unübertrefflichen Brockhaus ist in dem Archiv für Eisenbahnwesen mit dauerndem Interesse begleitet. Zuletzt (Jahrgang 1902 S. 970/71) haben wir auf den 5. bis 7. Band aufmerksam gemacht, die mit ihren eisenbahnrechtlichen Aufsätzen für den Eisenbahner von besonderer Bedeutung sind. Heute liegen uns fünf neue Bände vor, womit drei Vierteile der neuen Ausgabe abgeschlossen sind. Es ist selbstverständlich nicht möglich, eine einigermaßen erschöpfende Darstellung des reichen Inhalts dieser Bände zu geben, da müßte man sie eigentlich neu abdrucken; denn neben der großen Vollständigkeit ist ein besonderer Vorzug die knappe Kürze jedes einzelnen Artikels. Auf wenigen Spalten ist alles zusammengedrängt, was der Leser wissen muß, und vollständige Nachweisungen der Quellen und Literatur erleichtern eingehendes Studium. Aufs geratewohl möchten wir aber wieder aus diesen Bänden einige wenige Einzelnheiten herausgreifen, um auch den Lesern, die den Brockhaus bisher noch nicht besitzen, einen Begriff von dem zu geben, was sie alles darin finden. So verweisen wir auf den Aufsatz über Goethe, auf zahlreiche Abhandlungen über einzelne Länder und Städte, wie Österreich-Ungarn, Japan, Leipzig, London, Magdeburg, Moskau, München, New-York, Paris — eine ganz hervorragende Leistung — mit Karten und Plänen, auf die vortreffliche Karte des Schlachtfeldes von Metz. Auf einer Karte von Madagascar finden wir schon die neueste Eisenbahn von Tamatave nach Antanarivo eingetragen. Ungemein lehrreich sind die ausführlichen Artikel: Holz

Digitized by Google

und Papier. Zwischen S. 256 und 257 des elften Bandes sind zwei selbständige Abhandlungen über Lokomobilen und Lokomotiven mit zahlreichen Abbildungen eingeschoben, die uns u. a. die geschichtliche Entwicklung des Lokomotivbaus in seinen Hauptzügen veranschaulichen. Die Geschichte des Panamakanals ist bis auf die jüngste Zeit (1903) dargestellt. Von den bunten Tafeln seien die über Käfer, Kakteen, Kostüme, Löwe usw. hervorgehoben. Eine große Sorgfalt ist der Darstellung der kolonisatorischen Bestrebungen aller Nationen gewidmet. Auch hier sind die neuesten Ereignisse auf vortrefflichen Karten dargestellt. Auf allen Gebieten des Wissens und Könnens sind Verfasser und Herausgeber zu Haus und die Verleger sind unablässig mit Erfolg bemüht, den reichen Inhalt in geschmackvoller, ja glänzender Form darzubieten.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Buchwald, Max. Der Oberbau der Straßen- und Kleinbahnen. Wiesbaden 1903. 6,40 *M*.

Cserháti, Eugen, und **v. Kandro, Koloman:** Elektrische Vollbahnen mit hochgespanntem Drehstrom. Budapest 1903.

Hehl, Dr. R. A. Eisenbahnen in den Tropen. Spurweite, Bau und Betrieb. Berlin 1903. 7 *M*.

Kraft, M. Das System der technischen Arbeit. 2. und 3. Abteilung. Leipzig 1903.

Migouline, P. P. Les chemins de fer en Russie 1893—1902. Charkow 1903.

Schimpff, Gustav. Hamburg und sein Ortsverkehr. Berlin & Hamburg 1903.

Schneider, M. Die Maschinenelemente. 7. Lieferung. Braunschweig 1903. 4,50 *M*

Zeitschriften.

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

1903. Heft 8.

Die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen.

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer. Bruxelles.

Band 17. Heft 5.

Les locomotives anglaises en 1902. — Sur les locomotives compound et leur développement en France. — Note sur les locomotives modernes. —

Digitized by Google

Conditions d'établissement de locomotives express britanniques et américaines de construction récente. — Nouvelle machine à essayer les huiles et résultats obtenus.

Band 17. Heft 6.

L'organisation du service de la comptabilité du chemin de fer J. R. pri du Nord Empereur Ferdinand. — Application du frein Westinghouse au bogie des locomotives des chemins de fer de l'État belge. — L'emploi du graphite pour le graissage des locomotives.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Heft 17—24. Vom 25. April bis 13. Juni 1903.

Moderne Lade- und Transporteinrichtungen für Kohle, Erze und Koks (Heft 17 bis 22). — Neue Einrichtungen und Nebenvorrichtungen zur Zugsicherung auf Eisenbahnen (Heft 19 bis 22). — Eisenbahnachsen aus Preßstahl (Heft 24).

The Economist. London.

Heft 3112. Vom 18. April 1903.

The Bagdad Railway. — The Northern Securities company.

Heft 3113. Vom 25. April 1903.

The lessons of Bagdad.

Heft 3116. Vom 16. Mai 1903.

The Grand Trunk trans-continental project. — The Railway returns for 1902.

Heft 3119. Vom 6. Juni 1903.

The home Railway position. — Railways and politics in Natal.

L'Economiste Français. Paris.

Heft 16. Vom 18. April 1903.

Le projet de rachat des réseaux de l'Ouest et du Midi.

Желѣзнодорожное дѣло (Das Eisenbahnwesen). St. Petersburg. (In russischer Sprache).

1903. No. 13—20.

(No. 13 u. 14:) Das Tarifwesen auf den österreichisch-ungarischen Staats- und Privatbahnen (fortgesetzt aus No. 7 u. 8, Schluß in No. 17). — (No. 15 u. 16:) Lokomotivschuppen auf der chinesischen Ostbahn und Entwurf für derartige Gebäude in nördlichen Gegenden. — (No. 18: Über die Stockungen im russischen Getreideverkehr (Fortsetzung aus No. 11 u. 12). — (No. 19 u. 20:) Über selbsttätige Blockwerke. — Der gegenwärtige Stand des Tarifwesens auf den Eisenbahnen Serbiens, Bulgariens und der Türkei.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft 17/18. Vom 23./30. April 1903.

Die Valtellina-Hochspannungs-Drehstrom-Vollbahn.

Digitized by Google

Engineering. London.

No. 1946—1953. Vom 17. April bis 2. Juni 1903.

(No. 1946:) Stator of 6000 horse-power alternator for Manchester tramways. — (No. 1947:) The electrification of the Mersey Railway. — Ten-wheeled locomotive for the Letterkenny and Burtonport Railway. — Victorian Railway reconstructional work. — (No. 1948 u. 1952:) The Whitechapel and Bow Railway. — (No. 1948 u. 1950:) The Birmingham tramways. — (No. 1948:) Railways (electrical powers) bill. — (No. 1950:) Hollow-pressed axles. — London electric tramways. — (No. 1951:) A steam Railway. — (No. 1952:) Railway safety appliances: The automatic car coupler. — Railways in Japan. — Argentine Railway property. — (No. 1953:) Electro-pneumatic interlocking plant. — Clayton's fog signaling apparatus. — Eight-wheeled coupled compound locomotive. — Queensland Railways and colonial developments.

Engineering News. New-York.

No. 13—21. Vom 26. März bis 21. Mai 1903.

(No. 15:) The Des Moines River viaduct of the Mason City and Fort Dodge R. R., at Fort Dodge, Jowa. — A reminiscence of early railroading. — Fast runs on the Chicago and Northwestern Railway. — The Rio Grande bridge of the El Paso and Southwestern R. R., near El Paso, Texas. — (No. 16:) An early American cantilever bridge. — Equated tonnage rates for freight locomotives; method of test and calculation. — (No. 21:) Location and construction of the Ohio residency; Pittsburg, Carnegie and Western Railroad.

Le Génie Civil. Paris.

Band 42. Heft 24. Vom 11. April 1903.

Le Métropolitain de Paris. Ligne du boulevard de Courcelles à Ménilmontant.

Heft 25. Vom 18. April 1903.

Quadricycle et wagonette à pétrole pour la circulation sur les lignes de chemins de fer.

Heft 26. Vom 25. April 1903.

Attelage automatique des wagons.

Band 43. Heft 1. Vom 2. Mai 1903.

Le viaduc du Viaur sur la ligne de Carmaux à Rodez.

Heft 6. Vom 6. Juni 1903.

Des prompts secours dans les accidents de chemins de fer.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 52. Heft 9. Vom 1. Mai 1903.

Die Elsner-Ventilsteuerung (Schluß). — Elektrische Steuerung für Luftdruckbremsen (Siemens-Bremse). — (Verein deutscher Maschinen-Ingenieure:) Bedingungen für den Entwurf einer Lokomotive zur Beförderung von Zügen mit großer Fahrgeschwindigkeit. — Über Verwendung von flußeisernen Stehbolzen zu den Feuerkisten der Lokomotiven.

Digitized by Google

Heft 10. Vom 15. Mai 1903.

Die bisherigen Ergebnisse des elektrischen Betriebs auf Hauptbahnen und die Einrichtung der gegenwärtig in Ausführung begriffenen elektrischen Zugförderungsanlage für die Vorortstrecke Berlin—Groß-Lichterfelde (Ost). — Die Entwicklung der Kleinbahnen in Preußen.

Heft 12. Vom 15. Juni 1903.

Die Verwendung des Akkumulators in der Verkehrstechnik.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Halle a. S.

Band 25. Heft 25. Mai 1903.

Die deutschen Kleinbahnen im Jahre 1901.

The Journal of Political Economy. Chicago.

Band 11. Heft 2. März 1903.

Effects of the Granger acts.

Journal of the Western Society of Engineers. Chicago.

Band 8. Heft 2. April 1903.

The third rail for high speed electric service. — Electric Railways.

Monitore delle strade ferrate. Turin.

1903. No. 15—23. Vom 11. April bis 6. Juni 1903.

(No. 15:) La trazione elettrica sulla Milano—Varese. — (No. 16:) I miracoli dell' esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello stato. — Il trust delle piccole cause ferroviarie. — (No. 17:) Una strana proposta. — (No. 18:) Le convenzioni ferroviarie alla camera. — (No. 19:) Il programma dell' on. Sacchi ed il problema ferroviario. — Il ventilatore Saccardo sulla linea Bologna—Firenze. — (No. 20:) Il problema ferroviario piemontese. — (No. 21:) Relazione della Commissione Reale sul nuovo ordinamento ferroviario. — (No. 22:) La Commissione Reale dell' ordinamento ferroviario e la Commissione Parlamentare degli sgravii. — (No. 23:) L'esercizio ferroviario alla camera.

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 18. Vom 1. Mai 1903.

Die internationale Bagdadbahn. — Staatsbahn- oder Privatbahnsystem?

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

1903. Heft 4.

Übergangsbogen. — Neuere Werkzeugmaschinen für Eisenbahnbetriebswerkstätten, Lokomotiv- und Wagenbauanstalten. — Die Eisenbahnbetriebsmittel auf der Ausstellung zu Düsseldorf 1902. — Stopfbüchsenpackung für Lokomotiven der dänischen Staatsbahnen.

1903. Heft 5.

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Die Eisenbahnbetriebsmittel auf der Ausstellung zu Düsseldorf 1902. — Einachsige Drehgestelle für Lokomotiven der dänischen Staatsbahnen. — Wagen für schwere und unförmige Güter.

Digitized by Google

Railroad Gazette. New-York.

Band 35. Heft 16. Vom 17. April 1903.

Rock Island consolidation (2—8—0) locomotive. — The Columbus shop improvements. — Sand blast cleaning of structural steel. — The Mohan ticket. — Suburban locomotive for the Great Eastern of England. — Pneumatic turn-table. — The Curtis steam turbine. — What the trade unions overlook. — The Northern Securities decision. — Northern securities company declared illegal. — Trade union contract, — a standard form. — Tie timber. — Fast time on the Chicago and North Western.

Heft 17. Vom 24. April 1903.

Philadelphia rapid transit plans. — Locomotion and transport in London. — Danish government Railroad ferries. — New Erie terminals at Jersey City and New York. — A few foreign locomotives. — Fuel oil for locomotives. — The overlap. — „Small unit, direct transit." — Factors affecting the power of locomotives. — The Lucin cut off across Great Salt Lake. — Life of preserved ties. — Train accidents in the United states in March.

Heft 18. Vom 1. Mai 1903.

Automatic block signals on the Chicago, Milwaukee and St. Paul. — English shipping appliances for coal. — Fort Wayne shop improvements. — Four cylinder compound for the Jura—Simplon. — The locomotive steel frame and its repairs. — Smoke-stack hoods in the Cascade tunnel. — Baltimore and Ohio tunnel measuring car. — Glass models of underground workings. — The cost of repairs of large engines. — Electrical Railroad financiering. — American Railway association. — Permanent injunction against discriminating freight rates. — Grain rates declared too high. — Increase in soap rates condemned. — New York franchise tax law. — The Bagdad Railway — the British view of it. — Developement of British and of American Railroads since 1891. — Abolition of Brooklyn grade crossings. — A track foreman's gratifications.

Heft 19. Vom 8. Mai 1903.

New stations for the national of Mexico and the Chicago and North Western. — The subway track of the Paris Metropolitan. — The improved Symington journal box. — Hollow pressed axles. — Consolidation (2—8—0) locomotives for the South Buffalo Railway. — The union of the engineering societies. — A brakeman's work. — The air-brake convention. — A union engineering building. — Government accident bulletin No. 6. — The Metropolitan Railroad of Paris. — Street and electric Railroads. — The mileage of switch engines. — Induction motor for multiple speed work.

Heft 20. Vom 15. Mai 1903.

Suburban locomotive development. — Metal ties in Germany. — A twenty-ton storage battery locomotive. — A new electric-motor signal. — Cast steel double body bolster. — The new Westinghouse electric train control. — The car wheel and the brake shoe. — The third rail for high speed electric service. — Water for locomotive boilers.

Digitized by Google

Heft 21. Vom 22. Mai 1903.

Rail-concrete masonry on the New York, Ontario and Western. — Unloading rails. — A multiple steam pipe. — Some new English and continental passenger cars. — Lehigh Valley coal pockets at Newark. — Triangular ties on the Great Northern. — United State commerce with South America. — April accidents. — Premiums for motormen and conductors. — Accidents in the United States in April.

Heft 22. Vom 29. Mai 1903.

Steam distribution of the Vauclain compound locomotive. — Ventilated cell diverters. — A new system of rewarding machine shop labour. — New Railroads in southeast Africa. — Prairie type (2—6—2) locomotive for the Lehigh Valley. — Mexican central box cars. — The marshall valve gear for locomotives. — Pittsburg Spring and Steel Company's plant. — The principles involved in dealing with brotherhoods. — Freight delays at stations and on the road. — Electricity in Railroad shops. — Imperial Japanese Railroads. — Concerning the location of injectors. — Extension of Lehigh Valley shops at Sayre, Pa. — British Railroad earnings and capitalization. — The utility of the dynamometer car. — A new creosoting process. — Train movements at Boston South station. — Dutch Railroad strike legislation. — Railroading in Australia.

Heft 23. Vom 5. Juni 1903.

The Hall electro gas signal. — Recent locomotives of the Great Northern of England. — Electrical installation for suburban traffic on the North Eastern. — The New York central terminal changes. — Bullard ten foot boring mill. — Electric Railroad from Paris to Versailles. — A pneumatic revolving crane. — Electricity in Railroad shops. — Rate-making in Texas. — Some notes on steel car repairing. — Superheated steam in locomotive service. — London electric tramways.

The Railway Age. Chicago.

Band 35. No. 19—22. Vom 8. bis 29. Mai 1903.

(No. 19:) Electric Railway progress. — Hollow axles for freight cars. — (No. 20:) Cracked sidesheets in locomotive fireboxes. — Tandem compounds for the New York Central. — Illinois Central automatic block signals. — Steam and electric traction in Germany. — (No. 21:) The overlap. — The Grand Trunk Pacific Railway. — The Souder steel coke car. — Fire proof cars for interborough rapid transit. — (No. 22:) The large locomotive in service. — The Texas Anti-Railroad commission. — Switching locomotives, Pittsburg, Schawmut and Northern Railroad. — Large locomotives. — The Valtellina electric Railway.

Railway Engineer. London.

Band 24. Heft 280. Mai 1903.

Permanent way for tramways and light Railways. — The failures of large locomotives. — British Railway material on Spanish Railways. — Dining and parlour cafe cars, Baltimore and Ohio R.-R. — Fog signaling IV. — Wilkesbarre—Hazleton interurban electric Railroad with

Digitized by Google

hooded third rail. — Three-cylinder ten-wheels-coupled tank engine; Great Western Railway. — Six-coupled bogie express engine. — 30-ton coal wagons, Great Central Railway.

Heft 281. Juni 1903.

Six-coupled bogie express engine (Class 4—6.0). Great Western Railway. — American methods of Railway surveying. — American locomotive practice. — Roe's „bull's eye" automatic coupling. — Examples of bridge calculations, XII. — The rating of Railway in the United Kingdom. — Fog signaling; V. — Oil fuel for locomotives.

Railway News. London.

No. 2050—2058. Vom 18. April bis 13. Juni 1903.

(No. 2050, 2052, 2054 und 2055:) British Railways and their critics. — (No. 2050:) „Times" vindication of British Railway methods. — British and American Railways' practice. — Crisis in trade unionism. No. IV. — „Northern Securities" case. — Independent labour party and Railways. — Railways in Australasia. — (No. 2051:) The attack on Railway rates for agricultural produce. — President of the board of trade on British Railways. — Metropolitan district. — Electric power on Railways. — Some problems in American Railroad working. — (No. 2052, 2053, 2056, 2057 und 2058:) Railway working: Motors for Railway goods and parcels collection and delivery. — (No. 2052:) Motor-cars for the Great Western Railway. — (No. 2052, 2053, 2055 und 2058:) Royal commission on London traffic. — Workmen's trains. — (No. 2053:) Great Eastern Railway company's suburban traffic and rival tube schemes. — Continental traffic. — Mersey Railway electrified. — Underground electric Railways. — Improved continental services. — Trial trip of the Fischer motor 'bus. — Great central new coal wagons and fish vans. — Light Railways act, 1896. — (No. 2054:) British Railways in 1902. — Absorption of the Belfast and Northern Counties. — London county council tramways. — (No. 2055:) Railway companies' working expenses. — London Brighton and South Coast company's new Willow Walk goods station. — London's food supplies and the Railways. — (No. 2056:) Military mechanical traction. — British and American Railway finance methods. — Electric traction on Railways. — Railways and agricultural produce. — Locomotives of the Great Northern Railway. — Railways in Natal. — Railway accidents in 1902. — (No. 2057:) Passenger traffic in the past half-year, No. 1. — Light Railway commission. — Workmen's compensation act, 1897. — (No. 2058:) Automobilism for Railways. — Indian Railways. — Posts and docks as Railway feeders, No. 1. — Large locomotives in the United States. — Recent progress in electric train lighting. — Inspection motors for Railways.

Die Reform. Wien—Leipzig.

Jahrgang 4. Heft 13. 1903.

Die Albulabahn. — Die neuen New-Yorker Verkehrsanlagen. — Die Ugandabahn.

Digitized by Google

Revue générale des chemins de fer. Paris.

26. Jahrgang. Heft 5. Mai 1903.

Éclairage des voitures de chemins de fer au moyen de l'incandescence par le gaz. — Expériences sur le rendement des locomotives. – Résultats des chemins de fer de la Belgique pour l'année 1901.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Vom 18. April und vom 16. Mai 1903.

Die Vesuvbahn.

Vom 2. Mai 1903.

Die Lokalbahn Erlenbach—Zweisimmen.

Vom 30. Mai und vom 6. Juni 1903.

Die neuen Linien der Rhätischen Bahn I u. II.

Teknisk Ugeblad (Technisches Wochenblatt). **Kristiania.**

1903 No. 15—23. Vom 11. April bis 4. Juni 1903.

(No. 15:) Ofotbanen (Fortsetzung aus No. 14, Schluß in No. 16). — No. 18—20: Ofotbanens broer.

Transactions of the American Institute of Electrical Engineers. New-York.

Band 20. Heft 3. März 1903.

Railway train lighting. — An electric car lighting system. — Axle lighting. — Some of the problems of electric train lighting. — Kurze Berichte über die an verschiedenen amerikanischen Universitäten über elektrische Zugbeleuchtung abgehaltenen Besprechungen.

Журналъ министерства путей сообщенія. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1903. Heft 2.

Geschichte der Erfindung, Entwicklung und Vervollkommnung der Lokomotive 1803 bis 1900 (Fortsetzung aus 1902 Heft 8—10 und 1903 Heft 1 und fortgesetzt in Heft 3). — Über die Linienführung der Eisenbahn Petersburg—Petrosawodsk und deren Fortsetzung zum Eismeer.

1903. Heft 3.

Rekognoszierung ausländischer Eisenbahnen (Fortsetzung aus Heft 10 und 4 1902).

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 47. No. 17. Vom 25. April 1903.

Die Lokomotiven der Gegenwart.

No. 19. Vom 6. Mai 1903.

Der Panamakanal.

No. 20. Vom 16. Mai 1903.

Das Pressen hohler Eisenbahnachsen.

Digitized by Google

No. 21. Vom 23. Mai 1903.

Zur Frage der Anwendung der Dampfüberhitzung im Lokomotivbetriebe.

No. 23 und 24. Vom 6. und 13. Juni 1903.

Die elektrische Zugförderung auf der Vorortbahn Berlin—Groß-Lichterfelde—Ost, eingerichtet von der Union-Elektrizitätsgesellschaft, Berlin.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

No. 11. Vom Juni 1903.

Der Ausbau des Erie-Kanals und das Verhältnis zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen in Nordamerika.

Zeitschrift für Staats- und Volkswirthschaft. Wien.

Band 14. Heft 16. Vom 19. April 1903.

Die Generalstreiks.

Zeitschrift für Volkswirtschaft. Sozialpolitik und Verwaltung. Wien und Leipzig.

Band 12. Heft 2 und 3.

Das Recht der öffentlichen Arbeiten.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 32—46. Vom 22. April bis 17. Juni 1903.

(No. 32:) Die Trennung des Schrankendienstes von der Streckenbewachung durch staffelförmige Ablösung. — Die Schnellzugseinrichtungen in der Provinz Schleswig-Holstein. — (No. 33:) Die Entwicklung der Stückgutbeförderung. — Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich. — (No. 34 u. 35:) Die Londoner Verkehrsverhältnisse. — (No. 34:) Die Pensionskassen, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1901. — Die neue Rechtschreibung bei den österreichischen und ungarischen Tarifen. — (No. 35:) Kohlenreste aus Lokomotivfeuerungen. — (No. 36:) Die einheitlichen reglementarischen Bestimmungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr. — Die Kochkiste, eine Wohlfahrtseinrichtung besonders auch für die Eisenbahner. — (No. 37:) Die Anwendung der reichsgesetzlichen Invalidenversicherungspflicht auf Personen, die für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen beschäftigt werden. — Die Eisenbahnen der Erde. — (No. 38:) Ist die Bestimmung des § 31 Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? — Der Schneesturm am 19. und 20. April 1903 im Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. — Selbstfahrerwagen der englischen Südwestbahn. — (No. 39 u. 40:) New-York und sein Stadtverkehr. — (No. 39:) Meldeverfahren über verschleppte Güter. — (No. 40:) Die elektrischen Vollbahnen in Italien. — Die Betriebsergebnisse Rußlands von 1885—1900. — (No. 41:) Die Selbstkosten des Stückgutverkehrs. — Eisenbahnprojekte in Südbrasilien. — (No. 42:) Deutsche Eisenbahnfragen. — Württembergische Eisenbahnfragen im dortigen Landtag. — (No. 43:) Ein Vorschlag zur Reform der Fahrordnungen. — Rechnungsabschluß der sächsischen Staatsbahnen. — (u. 44:) Aus der württembergischen Abgeordnetenkammer. — (No. 44:) Über selbsttätige Kupplungen von Eisenbahn-

Digitized by Google

wagen. — (No. 45:) Die Eisenbahnkraftwagen der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt. — Inwieweit ist die Möglichkeit vorhanden, die freie Arztwahl bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen durchzuführen. — (No. 46:) Verkehr des ersten Betriebsjahres der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. — Die europäische Fahrplankonferenz.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 34. Vom 25. April 1903.

Zur Unterhaltung der Drahtleitungen bei den Sicherungsanlagen auf den Eisenbahnen.

No. 35. Vom 2. Mai 1903.

Die neue Bahnhofsanlage der Reichsfestung Ulm a. D. in Verbindung mit der Stadterweiterung.

No. 37. Vom 9. Mai 1903.

Zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Signalarme.

No. 40. Vom 20. Mai 1903.

Beitrag zur Bestimmung von Querschnittsinhalten von Bahnkörpern.

No. 45. Vom 6. Juni 1903.

Verwandlung der Durchgangsbahnhöfe in Blockstrecken.

No. 46. Vom 10. Juni 1903

Eiserne Brückenschwellen.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin N. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by Google

Russische Eisenbahnpolitik im neunzehnten Jahrhundert

von 1836 bis 1881.

Von

Dr. Oskar Matthesius, Oberleutnant a. D.

Einleitung.

Verkehrswesen und Verkehrspolitik in Rußland

bis zum Jahre 1835.

Die Nachrichten über die Verkehrsverhältnisse in früheren Jahrhunderten sind bei dem Mangel an genügend zuverlässigen Quellen außerordentlich dürftig. Wir wissen zwar, daß das heutige Rußland, von zahlreichen slawischen, finnischen und türkischen Stämmen bevölkert, schon in der Zeit, aus der sichere Nachrichten auf uns gekommen sind, einen ausgebreiteten Handel, hauptsächlich durch slawische und ausländische Kaufleute getrieben hat,[1]) daß Nowgorod und Kiew schon vor dem Jahre 1000 n. Chr. die bedeutendsten Handelsplätze Ost-Europas waren, daß der Verkehr zwischen den einzelnen Plätzen auf mehr als primitiven Wegen durch große Karawanen oder auf den Wasserstraßen durch ganze Flotillen erfolgte, daß von einer Sicherheit des Verkehrs weder zu Lande noch zu Wasser die Rede war, daß schließlich niemand sich um die Anlage von Wegen kümmerte, sondern der Verkehr sich selbst die Straßen schuf, die er ziehen mußte. Die zahlreichen Kriege zwischen Russen, Polen, Schweden, Litthauern, die häufigen Einfälle der Tataren hemmten aber jede Verkehrsentwicklung und so auch jede Entwicklung des Wegebaus bis in das 16. und 17. Jahrhundert.

Es wirkten mehrere Umstände zusammen, die der Anlage von Verkehrswegen durchaus hinderlich waren: die ungeheure Ausdehnung des Landes, die ungünstigen klimatischen Verhältnisse, die dünne Bevölkerung,

[1]) In der Prawdaja Russkaja, dem ältesten geschriebenen Gesetzbuch, ist die Rede von Kaufleuten und Gästen, d. h. inländischen und fremden Handelsleuten, ihren Rechten und Pflichten u. a.

das unentwickelte Wirtschaftsleben des russischen Volkes, das sich noch bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein zum großen Teil in den Formen der Naturalwirtschaft für eigenen Bedarf bewegte.

Rußland, wie es allmählich von den Großfürsten zu Moskau zu einem großen, einheitlichen Reiche unter einer absolutistisch-autokratischen Monarchie vereinigt worden war, ist der ausgedehnteste Staat Europas, er zählt die größte Bevölkerung und ist trotzdem am geringsten bevölkert.[1] Denn er bedeckt über 22 600 000 qkm in Europa und Asien, in Europa allein nimmt er 5 300 000 qkm ein; er ist also in Europa zehnmal so groß als Deutschland, elfmal so groß als Frankreich, $16^1/_2$mal so groß als das britische Inselreich, neunzehnmal so groß als Italien. Seine Ebenen, die ausgedehntesten auf unserem Planeten, erstrecken sich aus dem Innern Europas bis zu den Gebirgsmassen Mittel-Asiens, nur einzelne Landrücken ragen aus dieser Ebene hervor, so die Waldaihöhe wenig über 300 m, einige Berge am rechten Wolgaufer bis zu 350 m.

So sehr auch die Geländeverhältnisse dem Wegebau günstig sein mögen, so waren doch die Entfernungen in diesem gewaltigen Raume zu große, die zerstörenden Einflüsse eines unwirtlichen Klimas zu gewaltige, als daß sie bei einer spärlichen Bevölkerung[2] und einem geringen Verkehr zur Anlage von Kunststraßen ermutigt hätten.

Vergleicht man die äußersten Entfernungen, die sich in Rußland und in Deutschland ergeben, so erhält man folgendes Bild (Werst und Meter Luftlinie).[3]

A.	Nordwestlichster Punkt	Rußlands	(Ustjoki)	
	Südöstlichster	„ „	(Astara) . . .	3 545 Werst
	Nordwestlichster	„ Deutschlands	(Emden)	
	Südöstlichster	„ „	(Myslowitz) .	900 km
B.	Nordöstlichster	„ Rußlands	(Kap Jurossol)	
	Südwestlichster	„ „	(Issmail) . .	3 130 Werst
	Nordöstlichster	„ Deutschlands	(Memel)	
	Südwestlichster	„ „	(Mülhausen) .	1 248 km

[1] 20 Einwohner auf 1 qkm, während Deutschland 95, Frankreich 72, Österreich 70, Belgien 210, Großbritannien 128 Einwohner auf 1 qkm haben.

[2] Rußland zählte:

1725	nach Schätzung	14 500 000 Einw.
1806	„ Hermanns Berechnung aus den amtlichen Erhebungen	41 253 000 „
1829	„ Berechnungen aus den Revisionsergebnissen	50 542 000 „
1836	„ Erhebungen des Finanzministeriums	55 659 000 „

[3] 1 Werst = 1,067 km.

Digitized by Google

C.	Nördlichster Punkt	Rußlands	(Kap Kekur a. d. Fischer-Halbinsel)	
	Südlichster	„ „	(Kap Saritsch) . .	2 660 Werst
	Nördlichster	„ Deutschlands	(Königsau)	
	Südlichster	„ „	(Lindau)	886 km
D.	Westlichster	„ Rußlands	(Kalisch)	
	Östlichster	„ des Europ. Rußlands	(Swjerinogolowskaja) . . .	3 000 Werst
	Westlichster	„ Deutschlands	(Aachen)	
	Östlichster	„ „	(Wilhelmsbrück) .	1 035 km

In dem Reiche von solchem Umfang ist es Peter der Große, der zuerst seine Fürsorge den Verkehrswegen zuwandte. Indessen beschränkte sich seine Tätigkeit auf den Bau einiger Kanäle zur Verbindung der Newa mit der Wolga und Dwina, zur Verbindung der Wolga mit dem Don, sowie auf die Ausbaggerung einiger Flüsse in ihrem oberen Laufe. Den Landwegen widmete er ebensowenig Interesse, wie seine Nachfolger, die die von ihm begonnenen Werke fortsetzten und, was hier und da schon in Verfall geraten war,[1]) ausbessern und nach Möglichkeit vervollkommnen ließen. Insbesondere trat Katharina II. sehr nachdrücklich für den Bau von neuen Wasserstraßen ein. So wurden von ihr durch den Nord-Süd-Kanal die Wytschegda mit der Kama, d. h. die Dwina mit der Wolga und so das Weiße mit dem Kaspischen Meere verbunden. Unter ihrer Regierung wurde auch mit dem Bau der sibirischen Heerstraße begonnen (1781), die St. Petersburg über Moskau, Perm, Tobolsk mit Irkutsk verbindet und bei einer Länge von 6 017 Werst von Anfang an in leidlich gutem Zustande gehalten war.[2]) Unter der Regierung Pauls I. wurde 1800 der Sieverskanal vollendet, der die Msta mit der Wolchow unter Umgehung des Ilmensees verbindet, der Oginskische Kanal wurde fortgesetzt, das Projekt der Verbindung des Dnjepr mit der Düna bestätigt, sowie alle Entwürfe Peters des Großen zur Ausführung gebracht: so die Verbindung der Wolga (und so des Kaspischen Meeres) mit der Newa (d. h. Ostsee) durch den Kowsha-Wytegra-Kanal. Da die Kaiserin Maria Fëodorowna die Kosten dieses neuen Kanals trug, so wurde der Kanal nach ihr Marienkanal benannt. Alexander I. verfolgte diese Pläne mit rastlosem Eifer weiter. Die von seinen Vorfahren begonnenen Werke wurden nicht nur fortgesetzt, auch neue Pläne

[1]) Alle derartigen Bauten waren nur in Holz ausgeführt.

[2]) Zerrenner, Erdkunde des Gouvernements Perm, Leipzig 1853.

wurden in Angriff genommen. Baron Wittenheim[1]) sagt von seiner Regierung:

„Auf allen Punkten des weitläufigen Administrationszweiges (d. h. des Verkehrsministeriums) ging ein neues Leben auf, und mit Bestimmtheit kann man behaupten, daß kein im geringsten wichtiger Kommunikationszweig im Reiche in der Zukunft vorgeschlagen werden konnte, der seit dieser Zeit nicht schon Gegenstand der genauesten Nachforschungen oder gar eines förmlich entworfenen Projekts geworden wäre.“[2])

Während der Regierungszeit Nikolais I. ist noch manches für die Entwicklung des russischen Kanalsystems, ebenso für die Regulierung der Flüsse getan worden, wodurch dem mehr und mehr wachsenden Binnenhandel und — durch die Beförderung der Zufuhren nach den Häfen — auch dem Außenhandel ein wesentlicher Dienst geleistet worden ist. Aber auf der anderen Seite wurde der Ausbau der Landstraßen in dem großen Reiche allzusehr vernachlässigt. Gerade um die vielen, zum großen Teil von der Natur geschaffenen, zum kleineren Teil von Menschenhand hergestellten Wasserstraßen wirtschaftlich leistungsfähig zu erhalten, war es notwendig, das Land mit einem planmäßig angelegten Netz von brauchbaren Chausseen zu bedecken, die den Wasserstraßen als Zu- und Abfuhrwege zu dienen hatten. Ein Verkehrsbedürfnis war sehr wohl vorhanden!

Im Jahre 1803 betrug die Gesamt-Einfuhr und -Ausfuhr Rußlands
über die Seehäfen . . . . . 93 650 000 Rbl.,
„ „ trockene Grenze . . . . 29 005 694 „

Der Durchfuhrhandel in diesem Jahre ist auf etwa 6 000 000 Rbl. angegeben.

Im Jahre 1826 dagegen stieg die Gesamt-Einfuhr und Ausfuhr
über die Seehäfen . . . . . auf 366 039 000 Rbl.,
„ „ trockene Grenze . . „ 58 398 000 „

Der Durchfuhrverkehr wird in diesem Jahre auf etwa 13 000 000 Rbl. berechnet.[3])

Berücksichtigt man nun die großen Entfernungen, die diese Aus- und Einfuhrgüter und die Durchgangsgüter innerhalb Rußlands zurück-

---

[1]) Wittenheim, Land- und Wasserverbindungen Rußlands, Riga und Dorpat 1833.

[2]) Über die außerordentlichen Erfolge Alexanders I. auf diesem Gebiete und die Fortschritte im Kanalbau s. Matthaei, Die wirtschaftlichen Hülfsquellen Rußlands, Bd. II, Dresden, 1885, S. 360.

[3]) Reden, Das Kaiserreich Rußland, Berlin, Posen, Bromberg, 1843, E. S. Mittler. S. 152.

Digitized by Google

zulegen hatten, ehe sie zu den Häfen oder zur trockenen Landesgrenze, oder von diesen Punkten in das Innere des Reiches gelangen konnten, so ergibt sich schon hieraus allein die Notwendigkeit für die Anlage brauchbarer Straßen, ganz abgesehen davon, daß der jährlich wachsende Binnenhandel und Binnenverkehr auch eine Verbesserung des Personenverkehrs verlangte. Es ergibt sich aber hieraus auch von selbst die Frage:

> Auf welchen Wegen gelangten die Personen und Güter, abgesehen von dem Verkehr auf den Wasserstraßen, an ihren Bestimmungsort? Wie waren diese Wege beschaffen zu der Zeit, als die erste Eisenbahn in Rußland gebaut wurde?

Zwar hatte Alexander I. im Jahre 1816 zum erstenmal eine umfassende Verordnung über die Landkommunikationen erlassen, nachdem bereits vorher ein besonderes „Komitee für die Wege" errichtet worden war: Sie ordnete die Verbesserung der großen Landstraßen des Reiches an und so begann der Chausseebau zwischen St. Petersburg und Moskau auf der sowohl in administrativer, wie industrieller Hinsicht wichtigsten Straße. Auch wurden entsprechende Bauten auf anderen Strecken vorbereitet. Aber schon durch Ukas des Kaisers Nikolai I. vom Jahre 1826 wurde befohlen, die Anlage neuer Landstraßen einzustellen und nur die bereits gebauten in gehöriger Ordnung zu erhalten. Nur das nördlichste Gouvernement Archangelsk wurde von diesem Ukas ausgenommen, weil sich daselbst überhaupt noch keine einzige Landstraße befand. Im Jahre 1833 wandte der Kaiser aufs neue seine Aufmerksamkeit dem Verkehrswesen zu, diesmal hauptsächlich veranlaßt durch den besonderen Hinweis auf die üblen Zustände, in denen sich die Landwege im Herbste und im Anfange des Frühlings befanden. Abermals wurde ein besonderes Komitee eingesetzt, das sich „mit der Untersuchung von Mitteln zur allmählichen Anlage von Gouvernementschausseen, vorzugsweise von Moskau nach den Hauptgouvernementsstädten, beschäftigen sollte. Dieses Komitee entwarf einen Plan,[1]) nach dem die Landstraßen in fünf Klassen zerfallen sollten:

1. Hauptkommunikationsstraßen (als Chausseen geplant, welche von der Oberverwaltung der Wegekommunikationen zu unterhalten sind),
2. Große Kommunikationsstraßen (von den Landschaften zu unterhalten, unter Aufsicht des Ministers des Innern),
3. die gewöhnlichen Gouvernementskommunikationen (zur Postverbindung aus einem Gouvernement in das andere, von den betreffenden Gouvernements zu bauen und zu unterhalten),

[1]) Bulgarin, Rußland, Riga 1839.

Google

4. die Kreiskommunikationen (von den Landschaften zu bauen und zu unterhalten, unter Mitwirkung der Kreise),
5. die Land- und Feldwege (von den Landbesitzern und Kronbauern zu unterhalten, durch deren Gebiet diese Wege führen).[1])

Die Straßen zu 1, 2, 3 sollten nach dem Plane als Chausseen angelegt werden, indessen nur die wenigsten Chausseebauten kamen auch wirklich zur Ausführung, so z. B. die von Moskau nach St. Petersburg (688 Werst), von Moskau nach Nishnij Nowgorod (435 Werst), von Moskau nach Kiew, die im Beginn der 30er Jahre die einzigen wirklichen Chausseen in dem großen Zarenreiche waren. Die übrigen Wege blieben in dem natürlichen, durch keine menschliche Kunst verbesserten Zustande und mußten dem — bei so schlechter Wegebeschaffenheit allerdings stark beschränkten — Verkehr genügen. Daher gab es wohl neben den genannten Chausseen auch noch Hauptkommunikationen, die jedoch bis zum Ende der 30er Jahre keinerlei festen Unterbau hatten.

Derartige Hauptkommunikationen führten:

von St. Petersburg über Wiborg, Friedrichshamm, Abo und Wasa nach Torneo (780 Werst),

von St. Petersburg über Ladejnoje Pole, Wytegra und Kargopol nach Archangelsk (564 Werst),

von Moskau über Jaroslaw, Wologda, Bjelsk nach Archangelsk (1253 Werst),

von Moskau nach Nishnij Nowgorod (435 Werst), nach Kasan (366 Werst), nach Jekaterinburg über Perm (893 Werst); dies war die große Kasansche und Sibirische Straße (1694 Werst),

von Kasan über Ssimbirsk, Ssaratow, Zaritzyn nach Astrachan (1372 Werst), von dort nach Kissljar am Terek (259 Werst),

von Moskau die direkte Straße nach Astrachan über Rjäsan, Tambow, Zaritzyn (1340 Werst),

von Moskau über Fula, Woronesh, Kasanskaja, Nowo Tscherkassk, Stawropol, Georgiewsk nach Tiflis (1650 Werst),

von Tscherkassk nach Charkow (573 Werst),

sowie einige kürzere Wegeverbindungen von Tscherkassk nach Jekaterinoslaw, Cherson, Simferopol sowie von Jekaterinoslaw nach der Krim und von Odessa nach der galizischen Grenze.

Aber diese sogenannten Hauptkommunikationen waren in keinem besseren Zustande als die Wege, die in Rußland von Ort zu Ort führten. Es würde heute schwer fallen, sich von der Beschaffenheit derartiger

[1]) Einzelheiten s. Reden, Das Kaiserreich Rußland, S. 374 ff.

Digitized by Google

Wege ein anschauliches Bild zu machen, wenn uns nicht ein genauer Bericht aus dem Hauptquartier des Fürsten Schwarzenberg (1812)[1]) vorläge, der sich über die Wege im westlichen Rußland (Podolien, Wolhynien, Litthauen) folgendermaßen ausspricht:

> „Die Wegeverbindungen führen zumeist auf Dämmen und über zahlreiche, meist sehr schadhafte Brücken. Die Dämme bestehen häufig aus verfaulten Faschinen, weshalb sie schon nach wenigen Regentagen fast ganz unbrauchbar werden. Dann erscheint die niedere, sumpfige und verpestete Gegend in einen weiten Morast verwandelt, in welchem — außer zur Zeit des winterlichen Frostwetters — ein sehr geringer Verkehr herrscht."

Diese Verhältnisse änderten sich im Laufe der nächsten Jahrzehnte nicht im geringsten, da weder die obersten Behörden, noch die Bevölkerung selbst dem Ausbau der Straßen genügendes Interesse entgegenbrachten.[2])

Eine solche Kreis-, auch Poststraße genannt, bestand damals (und teilweise auch heute noch) aus einer etwa 12 m breiten Haupt- und zwei 4—5 m breiten Nebenbahnen, zu beiden Seiten der Hauptbahn, die in den meisten Fällen von zwei Reihen alter und hochstämmiger Birken eingefaßt ist. Die Erhaltung einer solchen Poststraße beschränkte sich lediglich auf die zeitweise Vertiefung der Seitengräben. Eine Schotterdecke war — ausgenommen bei den sehr seltenen Chausseen — niemals wahrnehmbar. Das Material hierfür konnte gewöhnlich nur von weither, daher auch nur mit großen Kosten herbeigeschafft werden; ganz besonders gilt dies von den Steppen Süd- und Südostrußlands, wo die Chausseen zweifellos ihren großen Wert gehabt hätten, wo aber der Bau von Chausseen wegen des gänzlichen Mangels an Steinmaterial und wegen des hierdurch notwendigen teuren Transports sehr unrentabel gewesen wäre. Bei allen diesen Wegen fällt die geringe Ökonomie des Raumes auf, denn in der Regel sind die Landwege breiter als 16 m, oft sieht man Wege mit 4, 6, ja 8 Gleisspuren nebeneinander. Der Weggrund bestand gewöhnlich aus einer tiefen Schicht trockenen Flugsandes, der sich im Herbste in einen Morast verwandelte, in dem Menschen und Tiere nur mühsam und langsam vorwärts kommen konnten. Oft legten sich in

---

[1]) Aus der Feder des Majors im Generalquartiermeisterstabe, de l'Ort.

[2]) Es sah übrigens in Deutschland am Anfange des 19. Jahrhunderts nicht sehr viel besser aus. So waren im Münsterlande, dem 1803 durch Preußen annektierten Bistume, die Wege so schlecht, daß der Kammerpräsident von Vincke bei Eröffnung des Kleve-Märkischen Landtages im Jahre 1805 vorzog, die $4^3/_4$ Meilen lange Strecke von Münster nach Hamm zu Fuß zurückzulegen (von Vincke, i. d. Zeitschrift „Hermann", Jahrg. 1816).

trockener Jahreszeit dünenartige Sandwellen, vom Winde zusammengetrieben, quer über den Weg, manche bis 10 m Höhe, durch die man sich durcharbeiten mußte, um auf der anderen Seite der Düne die Straße wiederzugewinnen. Ein besonderer Übelstand bestand in der fast allgemeinen Schadhaftigkeit oder Baufälligkeit der Brücken und Durchlässe.[1])

Bei derartigen Wegeverhältnissen in einem Reiche von so gewaltiger Ausdehnung, aber so geringer Einwohnerzahl konnte der Verkehr im Innern sich ebensowenig entwickeln, wie nach außen hin.

Was nun zunächst den Binnenverkehr anbetrifft, so hätte es schon in den frühesten Zeiten die Aufgabe einer einsichtsvollen Verkehrspolitik der russischen Regierung sein müssen, dafür zu sorgen, daß durch Schaffung guter und leistungsfähiger Straßen die — in ihrer wirtschaftlichen Ertragsfähigkeit so sehr verschiedenen — Gegenden in die Lage gesetzt wurden, ihre Erzeugnisse miteinander auszutauschen und so durch den Überfluß hier den Mangel dort ausgleichen zu können. Die Notwendigkeit einer solchen Verkehrspolitik läßt sich aus der Betrachtung der physikalischen Verhältnisse des russischen Landes herleiten.

Trotz der gewaltigen Einförmigkeit der russischen Ebene und trotz der Gleichartigkeit der Bodengestaltung und des Klimas lassen sich dennoch, nach bestimmten Merkmalen und auf Grund physikalischer Eigentümlichkeiten, zwei große Kulturzonen unterscheiden, die in bezug auf Boden, Vegetation, Feuchtigkeitsverhältnisse und die meisten physikalischen und ökonomischen Bedingungen einen vollkommenen Gegensatz darstellen. Wenn man die unbewohnbaren und bis heute jeder wirtschaftlichen Tätigkeit des Menschen spottenden Gebiete im äußersten rauhen Norden bei Seite läßt — jenseits des Nordpolarkreises, wo nur Moos den fast immer gefrorenen Boden bedeckt, wo kein anderes Zugtier, als das Renntier fortkommen kann, dessen einzige Weidekost eben dieses Moos ist, wo Jagd und Fischfang die einzige Tätigkeit der wenigen Bewohner dieser Eiswüsten bilden —, so teilen diese beiden Kulturzonen sich fast gleichmäßig in das große Gebiet durch eine von West nach Ost verlaufende Linie, die den Ural übersteigt und in Asien ihre Fortsetzung findet. Die nördliche Zone ist die der Wälder und Moore, die südliche die des Ackerlandes und der Steppen.[2])

[1]) Die Kutscher und Postillone bekreuzigen sich stets dreimal vor dem Passieren eines solchen Bauwerks und haben, auf zeitweilig ausgesprochene Befürchtungen ihres Fahrgastes, immer die ständige Antwort: Nitschewo, baryn! (Es ist nichts, Herr!). Auch fügen sie manchmal noch hinzu, daß Gott schon helfen werde.

[2]) Nach Leroy-Beaulieu, Das Reich der Zaren und die Russen. Bd. I.

Digitized by Google

Wenngleich diese beiden Zonen große physikalische und ökonomische Unterschiede aufweisen, so sind sie doch wie zwei zu einander gehörige Hälften miteinander verbunden, die sich gegenseitig ergänzen. Kein Gebirge trennt die eine Zone von der anderen, aber die großen Ströme mit ihren zahlreichen Nebenflüssen erscheinen als die natürlichen Straßen, die den waldreichen Norden mit den Ackerflächen und Steppen des Südens verbinden. Gemeinsam ist beiden Zonen die Bodengestaltung, die Form der Ebene, gemeinsam ist ihnen derselbe kalte Winter. Aber viel mehr, als durch diese gemeinsamen Merkmale, werden sie durch ihre Verschiedenheiten auf einander hingewiesen. Nur die Gegend, wo die südlichen Gebiete der Waldzone mit den nördlichen Gebieten der Schwarzerde sich berühren — das alte Großfürstentum Moskau, heute der Mittelpunkt der größten russischen Industrie — wäre imstande, sich selbst zu genügen. Der Norden und Süden können es nicht. „Die beiden Zonen" — sagt Leroy-Beaulieu — „halten sich in gegenseitiger Abhängigkeit, die trotz ihrer Gegensätze und gerade um dieser Gegensätze willen ihre Verbindung für alle Zeiten sichern. Wenn die Natur je die Umrisse eines Reiches vorgezeichnet hat, so sind es die Linien von der Ostsee zum Ural, vom Eismeer zum Kaspischen und Schwarzen Meere. Der Rahmen war klar bestimmt, die Geschichte brauchte ihn nur auszufüllen. Diese weiten Gebiete waren vom Geschick ebenso zu politischer Einheit geschaffen und bestimmt, wie zehn- oder zwölfmal kleinere Gebiete, wie Frankreich und Italien: die Ebene mußte den Abschluß der Einheit erleichtern und beschleunigen." [1])

War nun allerdings die politische Einheit dieser ausgedehnten Länder nach langen Kämpfen erreicht, so war doch von ihrer wirtschaftlichen Einheit bis in die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts hinein keine Rede. Diese wirtschaftliche Einheit konnte nur geschaffen werden, wenn die einzelnen und verschiedenartigen Gebiete möglichst nahe an einander gerückt wurden, wenn durch ein systematisch angelegtes und vorzüglich gepflegtes Straßennetz der Austausch der Produkte zwischen den wirtschaftlich ungleichen und anders gearteten Landstrichen erleichtert wurde. Obwohl ihre Beschaffenheit auf eine einheitliche, rationelle Verkehrspolitik hinwies, obwohl für den Mittelpunkt des anzulegenden Wegenetzes Moskau von der Natur selbst gegeben war, so war doch nicht einmal unter der

[1]) Leroy-Beaulieu, Das Reich der Zaren und die Russen, Bd. I S. 27, wogegen Deutschland, in Anbetracht seiner durch zahlreiche Mittelgebirge von einander getrennten Landschaften längere Zeit zur Herstellung seiner politischen Einheit gebrauchte, die Schweiz aber, das charakteristische Land der Gebirgstäler und Schluchten, sich heute noch einer vielgestaltigen „Kantönliwirtschaft" erfreut.

Digitized by Google

Regierung Alexanders I., wo sich auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens rege Tätigkeit entfaltete, an eine systematische Anlage von Verkehrswegen gedacht worden.[1]) Es ist bezeichnend für die ganze Auffassung der damaligen leitenden Kreise vom Wirtschaftsleben eines Volkes, daß man die Theorien Adam Smiths wohl erörterte und besprach, aber nicht im entferntesten daran dachte, die praktischen Folgen aus ihnen für den Verkehr zu ziehen. Leider blieben auch die Männer der Wissenschaft einer Behandlung derartiger Fragen völlig fern. Und so wird man sich nicht wundern dürfen, wenn in der spärlichen volkswirtschaftlichen Literatur in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts sich auch nicht eine einzige Arbeit findet, die das Verkehrswesen theoretisch behandelte oder irgend welche praktische Fingerzeige für Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im russischen Reiche gegeben hätte.[2]) Daher sehen wir trotz der Anläufe unter der Regierung Alexanders I. fast gar keine nennenswerten Fortschritte in der Entwicklung der Landwege, zum Schaden des russischen Reiches in wirtschaftlicher, administrativer und militärischer Beziehung, zum großen Nachteile für seine politische und soziale Entwicklung und nicht zuletzt auch zum Schaden für seine Finanzen. Wenn Rußland in seiner Gesamtentwicklung so lange hinter den übrigen europäischen Staaten zurückgeblieben ist, wenn die Konzentrierung seiner wirthschaftlichen Kräfte auch heute noch sich nur langsam vollziehen kann, so darf man das zu einem großen Teile dem Umstande zuschreiben, daß seine führenden Männer dem Verkehrswesen gegenüber eine Teilnamlosigkeit gezeigt haben, die sich nur aus der Verachtung westeuropäischer Einrichtungen erklären, aber niemals entschuldigen läßt.

Rußland war und ist infolgedessen auch heute noch ein vorzugsweise ackerbautreibendes Land mit stark betriebener Landwirtschaft und gleichzeitig das Land mit den größten Waldbeständen Europas.[3]) Zwischen den Gegenden der waldlosen Zone und der an Wäldern reichen sind die Entfernungen ganz bedeutend. Nicht überall erleichtern Flüsse den Verkehr, der Transport des Holzes aber auf der Achse war zu kostspielig, als daß er auf weite Entfernungen hin hätte geleistet werden können. Im Norden, wo wegen geringer Bevölkerung kein genügender

---

[1]) Siehe oben S. 935 und 937.

[2]) Die erste bedeutende Arbeit auf diesem Gebiete ist die von Wittenheim. Überblick der verschiedenen Land- und Wasserstraßen Rußlands. Riga 1833; Nachtrag 1842.

[3]) Unter den landwirtschaftlichen Kulturpflanzen befindet sich im europäischen Rußland ein Areal von 64 664 000 Dessjatinen (66 % des gesamten Ackerlandes), das Waldgebiet des europäischen Rußland umfaßt ein Areal von 179 890 000 Dessjatinen (außerdem in Finnland 18 705 000 Dessjatinen, im Kaukasus 6 914 000 Dessjatinen). (Nach Kowalewski.)

Digitized by Google

Absatz vorhanden, gibt es gewaltige Waldbestände, in den Gebieten mit dichterer Bevölkerung, wo die Nachfrage stärker ist, fehlen sie fast vollständig.

Dasselbe Mißverhältnis zeigt sich bei einem Vergleiche der Getreide bauenden Gouvernements mit denen, welche an Getreide Mangel leiden. Zu diesen letzteren gehören einmal die — nur Waldwirtschaft treibenden — Gebiete des Nordens, und sodann auch die Steppengegenden des äußersten Südostens, die — in den Gouvernements Kasan, Ssimbirsk, Ssaratow, Ssamara, Ufa, Orenburg, Astrachan — 41 228 qkm = 55,9 % unproduktiven Landes bei einer Gesamtfläche von 73 947 qkm enthalten. Daß eine regelmäßige Getreidezufuhr aus den Gebieten der Schwarzerde nach den Waldgouvernements und den Steppen des Südens nur dann erfolgen konnte, wenn gute Straßen den Transport möglich und lohnend machten,[1]) bedarf keiner näheren Begründung. Aber bei dem Fehlen von Chausseen konnten diese Gebiete, so verschieden in ihrer Produktion, in der Lebensweise und den Lebensbedingungen der Bevölkerung, in keinerlei Beziehungen zu einander treten: sie blieben in wirtschaftlicher Beziehung völlig abgesondert von einander. So litten — noch bis in die neueste Zeit — einzelne Teile des Reiches unter Mißernten, äußerst schwankenden Getreidepreisen und immer wiederkehrender Teuerung, ohne daß ihnen von anderer Seite Hülfe gebracht werden konnte. Naudé sagt in der „Getreidehandelspolitik der Europäischen Staaten" mit bezug auf diese Verhältnisse im Innern Rußlands: „Auch ein Ausgleich zwischen den einzelnen Landesteilen war bei den völlig unentwickelten Verkehrsmitteln im Innern des Reiches nicht möglich." Die zahlreichen Hungersnöte haben die Sterblichkeitsziffer der Landbevölkerung in gewissen Gebieten und manchen Jahren ganz furchtbar gesteigert, und wenn auch die Ursachen dieser Notstände zum großen Teil auf klimatischen und wirtschaftlichen Ursachen beruhen, so steht doch andererseits unzweifelhaft fest, daß der Mangel an geeigneten Transportwegen eine rasche und billige Zufuhr nach den notleidenden Distrikten und eine zweckmäßige, schnelle Linderung der Notstände ganz unausführbar machen mußten.

Unter diesen Mißständen im Straßenwesen litt naturgemäß auch der auswärtige Handel, der als Zufuhrwege zu den Häfen guter und leistungsfähiger Straßen im Binnenlande bedarf. Obwohl Rußland schon im 17., noch mehr im 18. Jahrhundert eine ansehnliche Getreideausfuhr aus den

[1]) Wenn der Landwirt sein Getreide auf den schlechten Wegen meilenweit und tagelang per Achse transportieren mußte, bis der nächste Markt erreicht war, so lagen auf jedem Wagen, welcher nur wenige Zentner mit sich führte, die Kosten für Wagenbenutzung, für Futter und Stallung für zwei Pferde, für Beköstigung und Lohn eines Knechtes auf meistens mehrere Tage.

Digitized by Google

Häfen von Archangel[1]) und Kola, später auch von Rewal, Riga und St. Petersburg betrieb, so konnte sich doch ein lebhafterer Austausch der Produkte Rußlands mit denen seiner Nachbarländer nicht entwickeln. Und so sehen wir, daß an der Getreideausfuhr Rußlands in erster Linie nur die Gebiete teilnahmen, die an die Küsten der Ostsee und des Schwarzen Meeres heranreichten, und sodann die Landstriche, die von schiffbaren Wasserstraßen durchzogen waren: neben den obengenannten Plätzen an der Ostsee waren es daher vor allem Odessa, Nikolajeff, Taganrog, Akkjerman, Berdjansk, Mariopol und Sewastopol — sämtlich am Schwarzen und Asowschen Meere gelegen — und im Binnenlande Nishnij Nowgorod, Kiew, Dünaburg, Warschau, Kowno, deren Blüte hauptsächlich auf dem Getreidehandel beruhte. Die fruchtbaren Teile der Schwarzerde um Kursk, Orel, Charkow nahmen an dieser Ausfuhr wenig oder gar nicht Anteil, lediglich weil es an geeigneten Verkehrswegen und Verkehrsmitteln gebrach.

Die natürliche Folge hiervon war, daß Rußland für die geringen Mengen Getreide ebenso geringe Mengen von industriellen Erzeugnissen aus den westlichen Staaten Europas eintauschen konnte. Und doch bedurfte gerade Rußland zu seinem wirtschaftlichen und technischen Fortschritte so überaus dringend der von der westeuropäischen Industrie hergestellten Fabrikate. Eine Industrie in westeuropäischem Sinne gab es in den ersten Jahrzehnten in Rußland überhaupt nicht.

Gewiß hatten einzelne Industriezweige bereits im 15. und 16. Jahrhundert eine ziemlich hohe Entwicklungsstufe erreicht. So z. B. zeichneten sich die Einwohner von Moskau, Jarosslaw, Kostroma, Nishnij Nowgorod und Kasan als geschickte Gerber aus, auch waren diese Städte bekannt durch Fabrikation von Seife, Pottasche, verschiedenen Ölsorten, Hausenblase. Die Dörfer und Flecken in der Umgebung von Waldai und Kargopol fertigten sehr gute Leinwand, sogar für die Ausfuhr. Die Bewohner des Gouvernements Tula galten von alters her als geschickte

[1]) Ausfuhr aus Archangel:

im Jahre 1773:	225 223¾	tschetwertj	Roggen,
	38 685⅓	„	Weizen,
	70	„	Hafer,
	7 767	Tonnen	Roggenmehl,
	150	„	Weizenmehl,
1779:	19 093	tschetwertj	Roggen,
	85 396	„	Weizen,
1784:	152 843	„	Roggen,
	9 384	„	Weizen.

(Nach Naudé, a. a. O.)

Digitized by Google

Waffenschmiede, das Dorf Pawlowo an der Oka und die Dörfer Rabotki und Beswodnoje an der Wolga kannten die Kunstschlosserei schon im 17. Jahrhundert; der Flecken Koloni war wegen seiner Heiligenbilder bereits zu Anfang des 17. Jahrhunderts berühmt. Die Fabrikation von Gold- und Silbersachen mit Zeichnungen von schwarzer Emaille begann in Ustjug und Wologda zur Zeit des Falles der Republik Nowgorod. Unter der Klasse der Kaufleute wird in älterer Zeit eine besondere Abteilung unter dem Namen „Tuchhundertschaft" erwähnt, d. h. eine Abteilung, bestehend aus größeren Produzenten, welche ihre Kapitalien hauptsächlich im Tuchhandel angelegt hatten. Indessen, das sind nur vereinzelte Erscheinungen.

Die außerordentlich späte und langsame Entwicklung der Montanindustrie Rußlands erklärt sich nicht zuletzt aus dem völligen Mangel an geeigneten Abfuhrwegen. Rußland birgt in der Tiefe seines Bodens so mächtige Lager von Erzen aller Art, von Kohlen, Salz, Nafta, selbst von Graphit, wie kein anderes Land von Europa, aber bis in die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts hat die wirkliche Ausbeute an Montanprodukten dieser Mächtigkeit keineswegs entsprochen. Auch das hat wesentlich seinen Grund in der ungünstigen, von den Mittelpunkten der russischen Industrie so entfernten Lage der russischen Eisenwerke, die zum überwiegenden Teile auf der Grenzscheide zwischen Europa und Asien, ja selbst im fernen Sibirien liegen. Nur ein durch wenige Monate befahrbarer und noch keineswegs ganz sicherer Wasserweg mußte den Transport des uralischen und sibirischen Eisens nach den Mittelpunkten der Industrie vermitteln, und bevor man von den Hütten aus zu diesem Wasserweg, der mehrfache Umladungen erforderlich machte, gelangen konnte, mußten oft noch Hunderte von Werst auf Landwegen zurückgelegt werden, die nur während der Winterszeit, wenn sie mit Schnee bedeckt, benutzbar waren. Dadurch verteuerte sich das Eisen derart, daß trotz des verhältnismäßig geringen Nutzens, welchen namentlich nach Aufhebung der Leibeigenschaft die Hüttenbesitzer durch seine Herstellung erzielten, sich der Preis des uralischen Eisens selbst in Nishnij Nowgorod so hoch stellte, daß letzteres trotz seiner besseren Beschaffenheit mit dem billigeren ausländischen Eisen nicht in Wettbewerb zu treten vermochte.[1])

Einen, wenn auch nicht vollkommenen, so doch willkommenen Ersatz für das Fehlen der Landstraßen boten einmal die Wasserstraßen im Frühling, Sommer und Herbst und sodann die weiten Schneeflächen, die sich im Winter über die hartgefrorenen Ebenen Rußlands ausdehnen. Auf den

[1]) Fr. Matthaei, Die wirtschaftlichen Hülfsquellen Rußlands, Bd. I.

Digitized by Google

gewaltigen Strömen der osteuropäischen Tiefebene vollzog sich der Transport der zur Versendung kommenden Erzeugnisse des Landes: so schwammen schon im 18. Jahrhundert große Getreidemassen auf der Dwina und Petschora nach Archangel, von wo sie nach Hamburg, Bergen, Amsterdam, nach Bordeaux, Lissabon und Marseille verschifft wurden, während die Getreidemengen des mittleren Rußland auf dem Dnjestr, Dnjepr und Don nach den Häfen des Schwarzen Meeres schwammen, um von dort aus zur Ausfuhr zu gelangen. Auf der wichtigsten und größten Wasserstraße Rußlands, der Wolga,[1]) fand von alters her der Austausch der Erzeugnisse zwischen dem Norden und Süden Rußlands statt: auf ihr ließen sich die Holzstämme des waldreichen Nordens in die waldarmen Steppen des Südens hinabtreiben, von wo dann die Schiffer als Rückfracht die Produkte der Salzbecken aus den Niederungen nördlich und westlich des Kaspischen Meeres die Wolga aufwärts nach Norden brachten: Oder die Getreideüberschüsse der Gouvernements Pensa, Ssimbirsk, Ssaratow und aus den östlichen Gebieten der Schwarzerde wurden stromabwärts nach Astrachan, stromaufwärts in die Waldgegenden geführt und hier gegen Holz, im Süden aber gegen Nafta und Petroleum eingetauscht.

Von den Hauptstapelplätzen an der Wolga: Nishnij Nowgorod, Kasan, Astrachan wurde der russisch-asiatische Handel vermittels langer Karawanenzüge betrieben, Ssimbirsk, Ssamara, Ssaratow und Zaritzyn waren schon in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts aufblühende Städte an der länder- und völkerverbindenden Wolga.

Während der Winterszeit aber versagte der Verkehr auf den russischen Strömen. So ist beispielsweise die Wolga bei Astrachan 80—90 Tage, bei Kasan 150—160 Tage vom Eise geschlossen, dieselben Unterbrechungen ergeben sich bei den anderen Strömen. Die mittlere Dauer der russischen Flußschiffahrt beschränkt sich auf nur 239 Tage oder $7^1/_2$ bis 8 Monate; im nördlichen Teile des Reiches sind es $6—6^1/_2$, im südlichen 8—10 Monate. Die südwestliche Gruppe — die Wassersysteme des Schwarzen und des südlichen Teiles des Baltischen Meeres umfassend — hat eine längere Dauer der Schiffahrt, als die nordöstliche Gruppe: denn während in der ersteren nach fünfjährigem Durchschnitt die geringste Zeit 238 Tage und die größte 299 Tage beträgt, dauert in letzterer Gruppe die Schiffahrt nur 180—263 Tage; außerdem sind in der letzteren — der nordöstlichen Gruppe — die Kanäle bedeutend länger mit Eis bedeckt, als die Flüsse, die durch sie verbunden werden, sodaß der allgemeine

[1]) 3 735 km lang; die Zahl der von ihr aufgenommenen flöß- und schiffbaren Nebenflüsse beträgt nicht weniger als 100, welche eine Gesamtlänge von 23 500 km aufweisen. Das Stromgebiet der Wolga beträgt 1 460 000 qkm.

Digitized by Google

Verkehr auf diesen Wassernetzen kaum ein halbes Jahr hindurch währt.[1])

Wenn Schnee und Eis monatelang das Land und die Ströme bedeckten, die Landwege verhüllten und die Schiffahrt verhinderten, dann wurde die „kibitka" hervorgeholt — der halbverdeckte russische Schlitten —, mit dem der Russe über die unermeßlichen Schneeflächen auch querfeldein fuhr, ohne einen anderen Wegweiser zu haben, als die Gestirne über sich und sein natürliches Orientierungsvermögen. Wenn im Herbste die Wege grundlos waren, daß jeder Verkehr auf ihnen ganz unmöglich war, dann wurde der erste Schnee wie eine erlösende Macht freudig begrüßt: erst der Schnee entfesselte das an den Ort gebundene Leben und Schaffen, erst der Schnee baute die Verbindungswege, welche Rußland seit Jahrhunderten zu bauen nicht Zeit noch Mittel gefunden hatte. Immerhin war aber auch der Transport von Massengütern, wie Getreide, Holz u. a. durch die Schlittenbeförderung nicht sehr erleichtert. Denn der russische Schlitten schaffte wohl Waren und Stückgüter auch auf weite Entfernungen, aber zur Beförderung von Massengütern war er zu klein und daher die Beförderung auf ihm zu kostspielig. So fuhren beispielsweise die Bauern aus dem übervölkerten Gouvernement Ssmolensk mit ihren Schlitten nach den nächsten Getreidemärkten im Gebiete der Schwarzerde, besonders nach Orel oder sie fuhren gegen Lohn Roggen und Hafer nach den Quellflüssen der russischen Ströme, auf denen dann — bei eintretender Schneeschmelze, mit dem Drucke des Hochwassers — die mit Getreide beladenen Barken (Strusen) stromabwärts zu den Häfen schwammen. 200—300 Werst hatte der Bauer im Winter oft zweimal mit seinem Schlitten zurückzulegen: zwei Wochen dauerte dann die Hin- und Rückfahrt und über 10 000 Schlitten sind in diesem Gouvernement allein in jedem Winter unterwegs gewesen.

So vollzog sich der gesamte Verkehr Rußlands vor dem Zeitalter der Eisenbahnen im Sommer entweder auf grundlosen Wegen in der „britschka" und „telega", oder in Barken und Kähnen und Flößen auf den zahlreichen Wasserstraßen, im Winter auf den weiten, endlosen Schneeflächen im Schlitten. Dabei aber litt natürlich der Verkehr durch die Unsicherheit außerordentlich, welche um so größer war, je spärlicher die ungeheuren Flächen des Landes bevölkert waren. Wie der einzelne in seinem Wagen oder Schlitten oder als Fußgänger von allerlei Raubtieren, besonders Wölfen bedroht war, so wurden größere Transporte zu

[1]) Statistisches Jahrbuch, herausgegeben vom zentralstatistischen Komitee, II. Jahrg. 2. Band: Materialien zur Statistik der Flußschiffahrt im europäischen Rußland. Gesammelt und bearbeitet von W. Sjerinsky.

Digitized by Google

Wasser wie zu Lande von ganzen Räuberbanden gefährdet. Das Räuberwesen erhielt sich bis in die vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Besonders groß war die Unsicherheit an und auf der Wolga. Der Hauptsitz des Räuberunwesens waren hier die Sengileischen Berge und die Ssamarskaja Luka;[1]) jeder Schiffseigentümer dankte Gott, wenn er an dieser berüchtigten russischen Loreley vorübergeschwommen war. Zur Bekämpfung dieser Wolgaräuber wurden sogar in den dreißiger Jahren Kriegsschiffe mit Geschützen ausgerüstet, jedoch gelang es erst den Dampfern, welche 1845 die Wolga befuhren, den Räubern die Spitze zu bieten und der russischen Regierung zu ihrer vollständigen Ausrottung behülflich zu sein.[2])

Auch der Personenverkehr war ein sehr beschränkter. Eine Reise war in Rußland bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein so kostspieliges Unternehmen, daß nur der einigermaßen bemittelte und wohlhabende Russe daran denken konnte, seinen Aufenthalt beliebig zu verändern.

Wurden diese Übelstände bei dem geduldigen, man könnte fast sagen apathischen Charakter des niederen russischen Volkes nicht allzutief empfunden, so erscheint es doch wunderbar, daß der Mangel an guten und leistungsfähigen Straßen nicht schon aus militärischen Rücksichten zu weitgehenden Reformen geführt hatte, ganz besonders wenn man erwägt, daß Rußland am Ende des 18. und am Anfang des 19. Jahrhunderts bei seinen vielfachen kriegerischen Verwicklungen zu den mannigfaltigsten militärischen Aktionen genötigt war. Im Norden gegen Schweden, im Süden gegen die Türken und Kaukasusvölker, im Westen gegen Frankreich, Preußen und Polen: nach allen Richtungen waren Truppenbewegungen in größerem oder geringerem Umfange notwendig. Daß bei diesen Genauigkeit und Schnelligkeit erforderlich waren, um kriegerische Erfolge zu erzielen, war den leitenden Kreisen des russischen Volkes gewiß nicht unbekannt. Aber unbekannt schien ihnen der Grundsatz zu sein, daß zur raschen Beförderung von Truppen auch gute Straßen gehören: ein Grundsatz, den die Russen von Napoleon I. sehr gut hätten lernen können. Aber alle Truppenbewegungen vollzogen sich nur lang-

---

[1]) Die waldigen Berge, die von der Wolgakrümmung (luka) bei Ssamara eingeschlossen werden.

[2]) Wurde doch u. a. die große Kasaner Messe von der Stadt Wassil Ssursk (am Einflusse der Ssura in die Wolga) wegen der häufigen Raubzüge ganzer Banden (Mordwinen, Tscheremissen) zunächst nach dem Maccariuskloster an den gelben Wässern (Sholtowodskoj) und später im Jahre 1817 von Alexander I. nach Nishnij Nowgorod verlegt, wo sie heute ein großes, von der eigentlichen Stadt durch die Wolga und Oka getrenntes Stadtviertel einnimmt.

Digitized by Google

sam und schwerfällig und stets unter den größten Verlusten an Mannschaften, Pferden und Material: galt es doch oft, Tausende von Werst durch Fußmärsche zurückzulegen, auf grundlosen Wegen, die durch Regen und Schnee noch weniger passierbar wurden. Schon im siebenjährigen Kriege zeigte es sich, wie sehr die Schlagfertigkeit der russischen Armee durch die Notwendigkeit, schlechte Straßen bei den Märschen benutzen zu müssen, beeinträchtigt wurde: die langsamen und schwerfälligen Operationen Fermors und Apraxins sind Friedrich dem Großen bei seinem Feldzugsplan sehr zu statten gekommen. Dieselben Erscheinungen wiederholten sich in allen Feldzügen des 19. Jahrhunderts bis zu dem letzten Kriege gegen die Türkei im Jahre 1876/78.

Der Mangel an guten Verkehrsmitteln aber wird um so schwerer empfunden, je ausgedehnter das Land ist und je größer die Entfernungen sind, welche überwunden werden müssen. Rußland hat keine Zeit gefunden, seine Landstraßen so systematisch auszubauen, wie das in Frankreich und Preußen in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts erfolgt ist: es ist sozusagen aus dem Zustande der „Wegelosigkeit“ mit einem Sprunge in die Aera der Eisenbahnen gelangt.[1])

Fassen wir die Ergebnisse der russischen Verkehrspolitik bis zum Anfange der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts zusammen, so ergibt sich,

1. daß die Fürsorge der russischen Kaiser wohl dem Bau künstlicher Wasserstraßen zur Verbindung der einzelnen Flußnetze gewidmet war,
2. daß aber für die Landstraßen in dem ungeheuren Reiche so gut wie garnichts getan worden war.

---

[1]) Jedenfalls ist Rußland, was Chausseen anbetrifft, auch am Ende des 19. Jahrhunderts weit hinter den mittel- und westeuropäischen Staaten zurückgeblieben. Nur ein unbedeutender Teil der gewöhnlichen Straßen, nicht über 23000 Werst, sind mit festem Überzug versehen; die übrigen Straßen in einer Ausdehnung von 4—500000 Werst sind ohne jegliche künstliche Befestigung und stellen Grundstraßen dar, welche in sehr unbefriedigendem Zustande sind. In den 50 Gouvernements und Gebieten des europäischen Rußland (der europäische Teil des Uralschen Gebietes, das Weichselgebiet, der Kaukasus und Finnland ausgeschlossen) zählt man 12102 Werst Chausseen und 199221 Werst Grundstraßen, die Nebenstraßen und sonstigen Landwege nicht mit eingerechnet. Die Chausseen machen demnach 5,7% der Grundstraßen aus. Im Weichselgebiete machen die Chausseen in der Ausdehnung von 5885 Werst 27,6% der übrigen Straßen aus, im Kaukasus beläuft sich ihre Ausdehnung auf 4531 Werst oder 14,6%. — Der Bau von Chausseen begann in Rußland 1817 (s. o.); bis 1840 wurden aber nur 34 Werst das Jahr gebaut. 1840—1860 baute man im Durchschnitt 258 Werst im Jahr, 1860—1867 105 Werst jährlich. Bis 1883 baute man nicht mehr als 15 Werst von 1883 ab aber mehr als 60 Werst jährlich. Der Kostenanschlag für

Digitized by Google

Wie sich nun die russische Regierung der Entwicklung der Eisenbahnen gegenüber verhalten hat und welche Erfolge sie hierbei — zumal bei ihrer oft veränderten Stellungnahme — erzielt hat, das zu betrachten soll die Aufgabe sein, zu der wir uns hiermit wenden wollen.

Die Eisenbahnpolitik.

Erste Periode. 1836—1855.

Als die erste Lokomotive von England aus am Ende der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts ihren Siegeslauf über das europäische und amerikanische Festland begann, war für Rußland sehr wohl die Möglichkeit gegeben, alles, was bis dahin auf dem Gebiete des Verkehrswesens versäumt worden war, dadurch rechtzeitig wieder einzuholen, daß man mit aller Energie das neue Verkehrsmittel den mannigfaltigen Interessen des Landes nutzbar machte und mit Aufbietung aller wirtschaftlichen und finanziellen Kräfte an den systematischen Ausbau eines nach großen Gesichtspunkten angelegten Schienennetzes ging: daß man — um bei dem oben gebrauchten Bilde zu bleiben — den Sprung in die Eisenbahnära sehr schnell, kräftig und gewandt ausführte.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse Rußlands, die wir oben mit einigen Strichen zu skizziren versucht haben, drängten förmlich zu einem solchen Ausbau.

Drei Gründe waren es vornehmlich, welche hierbei ausschlaggebend sein mußten. Zunächst war es doch unbedingt notwendig, im Innern die

---

je 1 Werst Chaussee betrug bis 1867: 115000 Rbl, von 1867—1883: 100000 Rbl. was sich aus den hohen Preisen für das von weit her zu schaffende Steinmaterial erklärt; jetzt sind die Kosten etwas geringer. — Wie wenig die Chausseen in Rußland entwickelt sind, beweist folgende Zusammenstellung;

Auf eine Quadratwerst Territorium entfielen im Jahre 1889 an Chausseen

in Rußland	6	Faden	(= 25,2 m)
„ Frankreich	490	„	(= 2058 „)
„ England	333	„	(= 1398,6 „)
„ Belgien	444	„	(= 1864,8 „)
„ Baden	304	„	(= 1276,8 „)
„ Bayern	14	„	(= 58,8 „)
„ Schweden	64	„	(= 268,8 „)
„ Württemberg . . .	114	„	(= 478,8 „)
„ Österreich	80	„	(= 336 „)
„ Preußen	64	„	(= 268,8 „)
„ Spanien	21	„	(= 88,2 „)

(nach Kowalewski, Die Produktivkräfte Rußlands.

Digitized by Google

nach ihrer Produktion so verschiedenartigen Gebiete derartig einander nahe zu bringen, daß das Land zu einem einheitlichen Wirtschaftsgebiete verschmolzen wurde. Hierzu gab es kein besseres Mittel, als das ganze Land mit einem Schienennetze zu umspannen, gewissermaßen dem eisernen Gürtel, der das einheitliche Wirtschaftsgebiet zusammenzufassen und zusammenzuhalten hatte. Solange die Erzeugnisse der einzelnen Gebiete lediglich auf einen, durch die mangelhaften Verbindungen engbegrenzten örtlichen Absatz angewiesen und der Möglichkeit beraubt waren, auch weiteren Kreisen des Volkes zugute zu kommen, konnten die im Volke ruhenden Produktivkräfte selbst nie gesteigert, die Hülfsquellen des Landes niemals ganz erschlossen werden. Die weitere Folge hiervon war, daß eine Wertsteigerung der Erzeugnisse ausgeschlossen blieb. Diese Wertsteigerung wiederum war notwendig, um den Wohlstand des Landes zu heben.[1]) Es ist eine alte Erfahrung, daß mit dem Wohlstande eines Volkes auch seine Bedürfnisse wachsen. Steigert sich der Wohlstand und mit ihm die Kaufkraft des Volkes, so werden dadurch nicht nur große Mengen eigener Erzeugnisse verbraucht und der Ausfuhr entzogen, sondern gleichzeitig wird auch dem Auslande zu einem vermehrten Absatze seiner Erzeugnisse Gelegenheit geboten, ganz besonders solcher, deren Erzeugung in einem Lande wie Rußland noch keinen Boden gefunden hatte oder die hier nicht so vollkommen und preiswürdig wie im Auslande hergestellt werden konnten. Dieses Prinzip einer rationellen Wirtschaftspolitik konnte aber nur mit Hülfe einer einsichtigen Verkehrs- und Zollpolitik zur Geltung gebracht werden.

Zum zweiten mußte doch — wenigstens den leitenden Männern des russischen Volkes — daran gelegen sein, die zahllosen verschiedenartigsten Volksstämme, die das ungeheuere Gebiet zwischen dem Weißen und Schwarzen Meere, zwischen der Weichsel und dem Ural bewohnten,[2])

[1]) Matthaei sagt in seinem Buche „Die wirtschaftlichen Hülfsquellen Rußlands“: „Aus einer Wertsteigerung der Produkte eines und desselben Wirtschaftsgebietes muß stets das ganze Land Nutzen ziehen können. Die Hülfsquellen, aus denen diese Produkte stammen, sollen doch nicht den Reichtum einzelner bevorzugter Gegenden oder Landesteile bilden, sondern dem ganzen Lande angehören: jede Scholle Erde, die imstande ist, ein Korn oder Futterkraut, jeder Baum, der imstande ist, eine Frucht zu tragen oder sein Holz für die wirtschaftlichen Zwecke des Menschen herzugeben, jeder Schacht, der in den tiefen Schoß der Erde getrieben wird, um die Schätze des Erdinneren ans Tageslicht zu fördern, jede Dampfesse, welche ihren Rauch in die Lüfte sendet und so den Gewerbefleiß industrieller Arbeiter weithin verkündet — ist eine solche Hülfsquelle, aus welcher die Produkte in alle Teile des Landes verteilt werden sollen.“

[2]) Leroy-Beaulieu berechnet die Zahl dieser Völker noch im Jahre 1873 auf 50!

Digitized by Google

die Russen und Tataren, Polen und Finnen, Deutsche und Kaukasier, zu einem einheitlichen Volke zu verschmelzen. Denn, wenn die Natur auch in Rußland durch die außerordentliche Gleichartigkeit des Bodens und des Klimas die Bildung eines großen Reiches vorgezeichnet hatte, so genügte diese natürliche Einheitlichkeit doch nicht, um auch die politische Einheitlichkeit sicher zu stellen: es bedurfte hierzu auch der materiellen und moralischen Einheitlichkeit der Völkerschaften, einer gewissen Verwandtschaft des Blutes und des Geistes, einer notwendigen Übereinstimmung ihrer politischen und wirtschaftlichen Anschauungen, ohne die es eben keine nationale Einheit gibt. Die Möglichkeit, alle diese Völker zu einem einheitlichen Ganzen zusammenzuschließen, war aber um so leichter, als in dem gewaltigen Raume der osteuropäischen Tiefebene es keinen Berg, kein Gebirge gab, nichts, was trennte, nichts, was absonderte: nur die Entfernungen, welche auf schlechten Wegen und mit mangelhaften Fahrzeugen nicht überwunden werden konnten, schieden die einzelnen Völker von einander. Noch im Jahre 1829, als die Gesamtbevölkerung Rußlands erst 50 542 000 Einwohner zählte[1]), waren die meisten Stämme durch Gewohnheiten, Religion und Sprache so von einander verschieden und lebten, dank dem Mangel an Verkehrswegen, so abgesondert von einander, daß sie vielfach wie besondere Nationen erschienen, allerdings unter Aufsicht von russischen Generalen und Gubernatoren, welche mit den drastischen Mitteln altrussischer Verwaltungskunst dem Willen des Zaren überall Anerkennung zu verschaffen hatten. Und doch waren sie, besonders da sie eben einer Herrschaft und einem Willen unterworfen waren, darauf angewiesen, nicht nur nebeneinander zu leben, sondern sich zu durchdringen, zu kreuzen und zu ergänzen: ein Prozeß, welcher zweifellos beschleunigt worden wäre, wenn man die einzelnen Gebiete durch gute und einen regen Verkehr begünstigende Straßen mit einander verbunden hätte.

Schließlich aber — und das war für Rußlands Stellung auf dem Weltmarkte von hervorragender Wichtigkeit — mußte eine einsichtsvolle Wirtschaftspolitik, nachdem die Einheit des inneren Marktes hergestellt war, darauf gerichtet sein, Rußland aus seiner abgesonderten Lage zu befreien, in der es sich noch bis zu den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts befand, es in möglichst innige Beziehungen zu allen anderen Ländern zu setzen und es so durch einen lebhaften auswärtigen Handel in den großen Weltverkehr einzuführen, d. h. in jene internationale Arbeitsteilung, welche auch heute noch wohl vielen Russen als Unmöglichkeit, allen Einsichtsvollen aber als ein Ziel erscheint, das im Interesse einer

[1]) Kolb, Handbuch der Statistik, 1865, S. 111.

Digitized by Google

fortschreitenden Entwicklung der Menschheit auf das innigste zu wünschen und zu erstreben ist. Daß am Ende der dreißiger Jahre ein solches Ziel noch in weiter Ferne lag, hat sich für uns aus der Schilderung der russischen Verkehrsverhältnisse und der bis dahin befolgten Verkehrspolitik ergeben;[1]) daß dieses Ziel erreicht werden mußte, ergab sich insbesondere aus dem damals beginnenden und täglich wachsenden Wettbewerbe Nordamerikas und Indiens auf dem Getreidemarkte, einem Wettbewerbe, der durch die rastlosen Fortschritte europäischer und amerikanischer Verkehrstechnik noch drohender wurde; daß dieses Ziel aber nicht erreicht werden konnte, lag an der jahrelangen Vernachlässigung und Mißachtung der mächtigen Hülfsmittel, die Rußland auf wirtschaftlichem Gebiete besitzt, lag an dem Mangel an Energie, die reichen Schätze, die diese Hülfsmittel bergen, im Interesse des Ganzen, wie des Einzelnen zu heben, lag an dem gänzlichen Fehlen einer großen Verkehrspolitik, die allein — in Verbindung mit einer einsichtsvollen Wirtschaftspolitik — imstande ist, die Produktivkräfte eines Landes zu entfesseln.

Eine Frage, die an dieser Stelle erörtert werden muß, ist die: „Waren in dem Rußland der dreißiger Jahre auch alle Vorbedingungen für eine gedeihliche Entwicklung des Eisenbahnwesens gegeben?“ Oder anders ausgedrückt: „Stellten sich dem Bau, dem Betriebe Schwierigkeiten entgegen und war die Rentabilität der Bahnen von vornherein gesichert?“

Diese Fragen können allerdings nur mit einer gewissen Vorsicht beantwortet werden. Zwar, für die Trassierung selbst boten sich, abgesehen von den Sumpfniederungen in einzelnen Flußgebieten, nirgends nennenswerte Schwierigkeiten:[2]) im Gegenteil, der ebene und flache Charakter, welcher der osteuropäischen Tiefebene eigen ist, forderte förmlich zur Anlage von Eisenbahnen auf. An Holz für das Schwellenmaterial war bei dem Waldreichtum Rußlands gewiß kein Mangel, wenn auch die Beförderung desselben nach den Gebieten der waldarmen Zone

---

[1]) Für deutsche Industrien beispielsweise, die nach Rußland ausführten, bedeutete anhaltendes Regenwetter — wegen Unpassierbarkeit russischer Verkehrswege — Geschäftsstockung. Nach Wendlands Berechnung führt heute die Eisenbahn 1 Pud Getreide (16,38 kg) bei kurzen Entfernungen für $^1/_2$ Kopeke die Werst bei Entfernungen von 500 km für $^1/_{40}$ Kopeke die Werst, bei 1000 km für $^1/_{70}$ Kop — das ist viermal, achtmal, vierzehnmal so billig, als die Achse selbst bei günstigem Landstraßenverkehr es vermochte (v. Schulze-Gävernitz).

[2]) Es wird hier in erster Linie an die Eisenbahnen im europäischen Rußland gedacht, da kritisches Material für die asiatischen Bahnen noch nicht in ausreichendem Maße vorliegt.

Digitized by Google

für die dort zu bauenden Linien infolge der schlechten Wege und der einfachen Fahrzeuge mit großen Kosten verknüpft war.

Schwieriger gestaltete sich schon die Frage bezüglich des erforderlichen Schienenmaterials. Hier war der mangelhafte Stand der damaligen russischen Eisen- und Stahlproduktion zu berücksichtigen. Obgleich sich der Beginn des russischen Eisenhüttenwesens schon auf die ersten Dezennien des 18. Jahrhunderts zurückführen läßt, so war doch die Erzeugung weit hinter der Grenze des Erreichbaren zurückgeblieben.

Die Ursachen hierfür sind in Umständen zu suchen, die sich einerseits wohl aus der schwerfälligen, zurückgebliebenen Technik herleiten lassen, die aber andererseits auf die Absatzverhältnisse einen unmittelbaren Einfluß ausüben. Der größte Eisenreichtum Rußlands liegt bekanntlich im Uralgebiet und das wertvollste Eisen, das Rußland besitzt und den besten ausländischen Eisensorten gewachsen ist, gehört jenen entfernten europäischen Grenzgebieten an. Diese große Entfernung vom Mittelpunkt der gewerblichen Tätigkeit und der Mangel an zweckmäßigen Beförderungsmitteln (es stand eben nur die Kama zur Verfügung) standen damals einer Entwicklung der russischen Eisenproduktion hindernd im Wege. Wenn auch im nördlichen Ural Eisenerze in Gegenden vorkommen, die reich an Waldungen und Kohlenlagern sind, sodaß hier die Möglichkeit der Verhüttung an Ort und Stelle gegeben ist, so ist das im Süden des Urals, der die reicheren Erzmengen birgt, keineswegs der Fall gewesen. Es fehlte an Straßen, um die notwendigen Kohlen, deren Bedarf mit der zunehmenden Verwüstung der Wälder stieg, heranzuschaffen und den Hüttenprodukten den raschen und bequemen Absatz nach dem Westen zu verschaffen.[1]) So konnte dem steigenden Bedürfnisse nach Eisen und Stahl — Rußland gehört zu den „eisenhungerigen" Ländern — trotz des natürlichen Reichtums Rußlands nur durch den Import ausländischen Eisens genügt werden: ein Umstand, welcher, mit Bezug auf den Bedarf an Schienenmaterial, der Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht förderlich sein konnte. Die Einfuhr von Schienen nach Rußland hat daher auch — trotz des allmählichen Aufschwunges der durch hohe Zölle geschützten Industrie — bis in die letzten Jahre des 19. Jahrhunderts fortgedauert.

Dasselbe gilt von dem für den Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Bedarf an Lokomotiven und Wagen. Am Ausgange der zwanziger Jahre gab es in Rußland noch keine Maschinenbauanstalten, wie

[1]) Eingehend behandelt dieses Thema Fr. Matthaei in seinen „Wirtschaftlichen Hülfsquellen Rußlands", II. Bd. S. 346 ff., ebenso v. Schulze-Gävernitz in seinen „Volkswirtschaftlichen Studien aus Rußland" S. 282 ff.

Digitized by Google

sich aus den statistischen Tabellen mit Sicherheit feststellen läßt.[1]) Die Feststellung dieser Tatsache ist aber aus dem Grunde sehr wichtig, weil sich hieraus ergiebt, daß in Rußland in jener Zeit noch kein hinreichendes und genügend vorgebildetes maschinentechnisches Personal vorhanden war, das befähigt gewesen wäre, geeignetenfalls den Bau von Lokomotiven und anderen für den Eisenbahnbau und -betrieb notwendigen maschinellen Einrichtungen zu übernehmen. Rußland war hierin vollständig auf das Ausland angewiesen, das auch bis zum Jahre 1856 Maschinen und Apparate zollfrei nach Rußland einführen durfte. Es kam hinzu, daß, wie wir oben gesehen haben, die russische Eisenerzeugung gering und kostspielig war, sodaß auch von einer gedeihlichen Entwicklung des russischen Maschinenbaues nicht die Rede sein konnte, zumal da die Grenze für die Einfuhr von ausländischem Gußeisen und Eisen bis zum Jahre 1861 gesperrt war. Noch im Jahre 1867 gab es in Rußland (außer Finnland) erst 153 Maschinenfabriken mit 18 424 Arbeitern und einem Produktionswerte von 14 732 990 Rubel. Im Jahre 1879 stieg die Zahl der Fabriken auf 253 mit 41 000 Arbeitern und einer Jahreserzeugung von ca. 44 000 000 Rubel.[2]) Aber trotzdem hält dieser Stand des russischen Maschinenbaues keinen Vergleich mit England oder Deutschland aus und hat mit dem späteren raschen Tempo im Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes auch nicht annähernd Schritt gehalten, so daß trotz der allmählichen Verbesserung der russischen Maschinenbautechnik die Einfuhr von Lokomotiven nach Rußland bis auf den heutigen Tag anhält.

Lagen so die Verhältnisse auf dem Gebiete der Eisenerzeugung und der Maschinenbautechnik nicht besonders günstig für eine gedeihliche Entwicklung des Eisenbahnwesens, so gestalteten sie sich doch um vieles besser bezüglich der für die Heizung der Lokomotiven erforderlichen Brennmaterialien. Abgesehen von dem bereits oben geschilderten Holzreichtum, der beim Beginn des Eisenbahnbaues zu Gebote stand

---

[1]) Nach amtlichen Angaben belief sich im Jahre 1828 die Zahl der in wirklichem Betriebe stehenden Fabriken, bezw. gewerblichen Etablissements auf 5244 mit 225 444 Arbeitern: in dieser Zahl befand sich damals noch keine Maschinenfabrik. (Fr. Matthaei, Die wirtschaftlichen Hülfsquellen Rußlands, Bd. II).

[2]) Diese Zahlen sind Matthaei, Die wirtschaftlichen Hülfsquellen Rußlands, entnommen. Auffallenderweise betrug dann im Jahre 1892 (nach Kowalewski) die Zahl der mechanischen Fabriken zwar 569, d. h. gegen 1879 um 125 % vermehrt, die Zahl der Arbeiter aber stieg nur von 41 000 auf 50 000 (d. h. etwa 23 %) und die Jahreserzeugung von 44 000 000 auf 53 000 000 (also nur 22,5 %), was auf eine starke Vermehrung der kleineren Betriebe schließen läßt. (S. Kowalewski, Die Produktivkräfte Rußlands S. 374 ff.)

Digitized by Google

verfügte Rußland über große Wiesentorf- und Moostorfmoore, welche letzteren im Norden zuweilen eine Fläche von 200—300 Quadratwerst umfassen. Der Torf war schon im 18. Jahrhundert ein viel angewandtes Brennmaterial, die Torfindustrie im großen Stile ist in Rußland schon seit dem Jahre 1810 bekannt.[1]) Aber weder der Holzreichtum, noch die großen Torfmengen würden auf die Dauer genügt haben, namentlich seitdem der Eisenbahn- und Dampfschiffsverkehr mit seinem ungeheuren Brennmaterialbedarf den Konsum so außerordentlich erhöht hat, wenn nicht Rußland gleichzeitig über ausgedehnte Kohlenfelder verfügte.

In Polen, in den meisten Gouvernements von Zentral-Rußland, im Stromgebiete des Don, im Uralgebirge, am Kaukasus finden sich Kohlenbecken, hier und da, wie im Ural, von besonderer Mächtigkeit. Sibirien und die Insel Sachalin bergen reiche Kohlenschätze. Die Kirgisensteppen, jene riesigen Gegenden, welche Turan und Sibirien mit einander verbinden, sind außerordentlich reich an Metallen und Kohlen, aber „in der Luftlinie etwa 900—1000 km von der nördlich vorbeiziehenden sibirischen und der südlich verlaufenden transkaspischen Bahn entfernt, vollkommen wegelos, wasserarm, ohne Flußverbindung, im Sommer ein Glutofen, im Winter eine kältestarrende Schneesturmregion;[2]) erst den Eisenbahnen wird es vorbehalten sein, diese reichen Schätze zu fördern, um sie teils selber zu verbrauchen, teils den Werkstätten der russischen Industrie zuzuführen. Das Kohlenlager, das dem Berggebiete des Altai ange-

[1]) Es ist später von verschiedenen Seiten der Vorwurf gegen die Eisenbahnen erhoben worden, daß sie durch den großen Verbrauch von Holz und durch die Möglichkeit der billigeren Abfuhr der Waldverwüstung Vorschub geleistet hätten. Das scheint mir doch nur bis zu einem gewissen Grade berechtigt zu sein. Allerdings waren die Eisenbahnen, besonders in der ersten Zeit, auf Holz als das einzige Heizmaterial angewiesen und sicherlich bot eine so günstige Transportstraße, wie eine Eisenbahnlinie, für die Waldbesitzer wie für die Holzhändler Anlaß zu lebhaftem Holzhandel. Aber einmal war der Verbrauch an Holz seitens der Eisenbahnen in Anbetracht des russischen Waldgebietes (40 % der gesamten Fläche) doch nur ein geringer und sodann wurde doch bald zur Feuerung mit Torf, Kohle, Anthrazit und Nafta übergegangen. Schließlich konnte der Abgang an Holz immer wieder durch rechtzeitige Aufforstungen in periodischer Regelmäßigkeit ersetzt werden. Voraussetzung war hierbei allerdings eine geregelte Waldwirtschaft. Was aber die rücksichtslose Verwüstung der Wälder anbetrifft, an der sich die Krone ebenso beteiligte, wie die Privaten, so fehlte eben bis zum Jahre 1888 ein Gesetz über den Waldschutz, das einer sinnlosen und spekulationswütigen Abholzung einen Riegel vorgeschoben hätte. Es werden noch Jahre vergehen, ehe die Wirkungen dieses Gesetzes den unberechenbaren Schaden wieder gut machen werden, der dem russischen Walde und der Bodenkultur durch die Waldverwüstung zugefügt worden ist.

[2]) Rohrbach, Erfolge der russischen Wirtschaftspolitik.

Digitized by Google

hört, ist fast so groß, als alle Steinkohlenfelder Europas zusammen; die Mächtigkeit der Kohlenlager beträgt mehrere Meter. Aber auch hier sind die Verkehrsverhältnisse derartig, daß die Kohle wohl gefördert, aber bei der Kostspieligkeit des Transportes nicht verschickt werden kann. Auch im Kaukasus (im Gouvernement Kutais) ist neuerdings Kohle entdeckt worden, über deren Beschaffenheit und Menge abschließende Urteile noch nicht vorliegen.

Indessen, die Förderung der Kohle begann erst spät, so daß nicht nur beim Beginn der Eisenbahnära, sondern auch bis in die neueste Zeit die Kohleneinfuhr aus dem Auslande beträchtliche Ziffern aufzuweisen hat. Es wurden eingeführt:

	Pud	für Rbl.
im Jahre 1857	—	1 620 370
„ „ 1864	—	4 801 600
„ „ 1868	35 217 011	1 760 857
„ „ 1870	51 583 006	2 579 150
	(nach Matthaei)	

	Pud	für Rbl.
im Jahre 1880	114 000 000	—
„ „ 1889	124 285 000	—
„ „ 1892	87 780 000	—
„ „ 1893	104 714 000	—
	(nach Kowalewski)	

Dagegen belief sich (nach Köppen) die gesamte Kohlenförderung im Jahre 1860

in Rußland selbst nur auf . . . . 18 209 800 Pud

(hiervon entfielen 10 787 900 Pud oder 59,25 % auf Polen und nur 7 421 900 Pud oder 40,75 % auf das übrige Rußland).

In demselben Jahre betrug die Kohlenförderung (nach Neumann-Spallart)

in Großbritannien	5 209,4	Mill. Pud,
„ den Ver. Staaten v. Nordamerika	927,2	„ „,
„ Deutschland	750,3	„ „,
„ Frankreich	506,3	„ „,
„ Belgien	586,6	„ „,
„ Österreich-Ungarn	213,3	„ „.

Die russische Kohlenförderung betrug sonach im Jahre 1860 nur 0,12 % der Kohlenförderung der genannten Staaten, stieg aber im Jahre 1877 schon auf 0,63 %.

Im Jahre 1880 betrug die russische Förderung 200 784 874 Pud,

„ „ 1888 „ „ „ „ 316 593 914 „,

„ „ 1893 „ „ „ „ 464 818 293 „,

„ „ 1894 „ „ „ „ 528 521 927 „.

(nach Kowalewski).

Digitized by Google

Es betrug somit im Jahre 1893 der Kohlenverbrauch Rußlands:

eigene Förderung	464 818 293 Pud,
Einfuhr	104 714 000 „ ,
	569 532 293 Pud,
davon ab Ausfuhr	481 595 „ ,
	569 050 698 Pud,

so daß noch 18 % vom Auslande eingeführt werden mußten.

Es ergibt sich somit als Resultat der bisherigen Betrachtungen, daß für den Bau von Eisenbahnen folgende Momente als günstige zu bezeichnen waren:

1. die flache Gestaltung des Bodens,
2. der Holzreichtum des Landes,

als ungünstige hingegen:

1. die minderwertige Erzeugung von Eisen, Gußeisen, Stahl (geringe Förderung, geringe Zahl von Hütten, minderwertige Beschaffenheit, daher Mangel an gutem Schienenmaterial),
2. der Mangel jeglicher Maschinenbautechnik (es gab weder technisch gebildetes Personal, noch mechanische Fabriken für Herstellung von Brückenkonstruktionen und notwendigen Apparaten usw.).

Für den Betrieb stellten sich als ungünstig heraus:

1. in einem großen Teile des Landes die klimatischen Verhältnisse (Frost bis — 30 ° R., Schneestürme einerseits, großer Wassermangel andererseits),
2. die Schwierigkeit der Beschaffung von Lokomotiven und Wagen.

Was nun den Mangel an Schienen, Eisenkonstruktionen für Brücken, Gebäude, Schuppen und sonstige Anlagen anbetrifft, so war demselben leicht abzuhelfen, wenn eine einsichtsvolle und den Verhältnissen Rechnung tragende Zoll- und Handelspolitik hier einer rationellen Eisenbahnpolitik parallel ging und gerade diejenigen ökonomisch-technischen Gewerbszweige, deren Gedeihen für die Entwicklung des Eisenbahnwesens unerläßlich war, nach Möglichkeit zu fördern suchte. So war es notwendig, — um nur das eine Beispiel anzuführen — das erforderliche Schienen- und Maschinenmaterial und sonstige Apparate — wenn man es in guter Beschaffenheit und wohlfeil bekommen wollte — so lange aus dem technisch fortgeschritteneren Auslande zu beziehen, bis die einheimische Produktion — nach Vervollkommnung ihrer Technik und nach Verbesse-

rung der Verkehrswege — imstande war, den Wettbewerb mit den ausländischen Fabrikaten aufzunehmen. Statt dessen[1]) sperrte man bis zum Jahre 1856 die Grenze gegen die Einfuhr von Gußeisen usw. sowie Maschinen und Maschinenteilen vollständig ab, belegte diese Fabrikate bis zum Jahre 1868 noch mit sehr hohen Eingangszöllen. Dafür bezog man das russische Material, welches nicht nur an Güte, sondern auch hinsichtlich des Preises weit hinter den englischen und deutschen Fabrikaten zurückstand. Es zeigte sich in diesem Falle, daß eine Hochschutzzollpolitik, welche mit starken Prohibitivzöllen den nationalen Markt schützen wollte, um jeden fremden Wettbewerb unmöglich zu machen, schlechterdings unvereinbar war mit einer Eisenbahnpolitik, welche im Begriffe stand, ein neues Eisenbahnnetz zu schaffen: diese Hochschutzzollpolitik verzögerte nicht nur die Fortschritte im Bau und Betriebe der Eisenbahnen, sondern erschwerte der einheimischen Produktion jeden Fortschritt in der Technik und jede Verbesserung der Absatzverhältnisse. Nicht mit Unrecht kann man hier, um ein Wort v. Schulze-Gävernitz' zu gebrauchen, von den „einschläfernden" Wirkungen des Schutzzolles sprechen. Wollte man in Rußland die nationale Arbeit dadurch schützen, daß man die Grenze gegen die Einfuhr von Eisen, Stahl, Maschinen, Kohle usw. absperrte, so mußte man wenigstens die einheimische Industrie mit allen möglichen Mitteln leistungsfähig machen und sie so zur Lieferung guter und preiswürdiger Materialien für den Eisenbahnbau und -betrieb befähigen, was aber im Hinblick auf die Rückständigkeit der Produktionstechnik und in Anbetracht der mangelhaften Beförderungsmittel nicht möglich war.

So hat Rußland bis in die jüngste Zeit stets teure Preise für seinen Bedarf an Erzeugnissen der Eisenindustrie zu zahlen gehabt. Hierüber sagt v. Schulze-Gävernitz in seinen „Volkswirtschaftlichen Studien aus Rußland"[2]): „Verfolgt man die Preise für die wichtigsten Eisenwaren auf dem Jahrmarkte zu Nishnij Nowgorod im Laufe der letzten 50 Jahre, so

[1]) Nach dem Tarif von 1821 waren Eisen und Eisenwaren mit prohibitiven Zöllen belastet und die Einfuhr von Roh- und Stabeisen zur See gänzlich verboten. Nach dem Tarife von 1857 betrug der Zoll auf Roheisen in Gänzen 5 Kop. für das Pud, auf Eisen in Stangen, Schienen, Platten 35—70 Kop., auf Blech 1,50 Rbl., auf gewöhnliche Blechwaren 2,50 Rbl., auf nicht geschliffene Schlosserwaren 4 Rbl., auf Messerschmiedewaren 16 Rbl. Der Tarif von 1868 gewährte einige Ermäßigungen: der Zoll auf Schienen ging z. B. auf 20 Kop., der auf Weißblech von 1,50 Rbl. auf 1,25 Rbl., der von Messerschmiedewaren auf 12 Rbl. zurück. Von da ab stiegen dann die Tarifsätze wieder in den Zolltarifen von 1882, 1886, 1887, 1891, 1893, teilweise recht bedeutend. (Lexis).

[2]) Leipzig, Duncker und Humblot, 1899.

Digitized by Google

zeigt sich, daß sie teils gestiegen sind, teils sich kaum verändert haben. In den vierziger Jahren kostete Bandeisen 95 bis 160 Kreditkop., in den neunziger Jahren aber schwankte sein Preis zwischen 1,35 bis 2,95 Kredit-Rubel.[1]) Eisenblech wurde in den vierziger Jahren bis zu 1,06 Kreditrubel für das Pud abgelassen und ging im Preise nicht über 2,85 Kreditrubel hinaus; für die neunziger Jahre aber haben wir einen Preis von 2 bis 6 Rubel für das Pud. Der Preis für 1 Pud Stahl stand in der ersten Periode zwischen 1 Rubel und 2,20 Rubel, für die zweite Periode aber zwischen 1,50 Rubel und 4,80 Rubel (nach Radzig, Die Eisenindustrie der ganzen Welt, St. Petersburg, 1897).[2])"

Bei dem überwiegend naturalwirtschaftlichen Charakter der russischen Volkswirtschaft im Beginn der dreißiger Jahre, bei der wenig entwickelten Geld- und Kreditwirtschaft war es nun — neben den zuletzt erörterten Schwierigkeiten — noch besonders schwierig, die für den Eisenbahnbau erforderlichen Kapitalien an Geld bequem aufzubringen. Flüssiges Kapital war damals in Rußland nur wenig vorhanden und diejenige Unternehmungsform, welche bei so umfangreichen Unternehmungen, wie Eisenbahnbauten u. a. allein in Frage kommen konnte, nämlich die Aktiengesellschaft, war in dem großen Reiche fast unbekannt.

---

[1]) Dagegen kostete 1 kg schottisches Roheisen auf dem Londoner Markt:
in der Zeit 1846/55 0,0675 ℳ, also 1 Pud = 1,1 ℳ (etwa 50 Kop.),
„ „ „ 1886/95 0,04 „ „ 1 „ = 0,65 „ („ 30 „).
In Düsseldorf kostete 1 kg Puddelroheisen 0,04 ℳ (1 Pud = 0,65 ℳ), 1 kg Gießereiroheisen 0,06 ℳ (1 Pud = 0,98 ℳ) im Jahre 1895.

[2]) In neuester Zeit hat diese Verteuerung des Eisens weitere Fortschritte gemacht gegenüber einer fortschreitenden Verbilligung im Auslande.

Stahlschienen kosteten für das Pud:

1873 in Rußland	110 Kopeken Kredit,	
1893 „ „	180	„ „
1893 „ England	55	„ „

In den Jahren 1884—1895 hat die russische Regierung für 113 Millionen Pud Schienen von russischen Fabriken gekauft. Wären diese Schienen im Auslande gekauft worden, so hätte man 93 Mill. Rubel sparen können. Hierzu treten die von der Regierung den heimischen Fabriken gezahlten Prämien und Zuschüsse. Bei einer Ersparnis von 100 Mill. Rubel aber hätte man 2000 Werst Eisenbahnen mehr bauen können. Diese Rechnung betrifft nur die Verteuerung der Schienen. Aber zum Eisenbahnbau braucht man außerdem Laschen, Schrauben, Brücken, Röhren, Telegraphendrähte usw., welche durch die hohen Schutzzölle in noch höherem Verhältnisse besteuert wurden. Nach Radzig (s. o.) ist das gesamte Eisenbahnmaterial für 1 Werst sibirischer Eisenbahn durch den Zoll um etwa 10000 ℳ, d. h. um etwa 100% des jeweiligen Weltmarktpreises teurer bezahlt worden. Mindestens das gleiche gilt vom gesamten rollenden Material (Lokomotiven, Wagen usw.). v. Schulze-Gävernitz.

Digitized by Google

Im Jahre 1830 gab es in ganz Rußland nur 4 Aktiengesellschaften mit einem Kapital von 5,4 Mill. Rubel. Es waren dies

1. die russisch-amerikanische Versicherungsgesellschaft, gegründet 1799, mit einem Kapital von . . 1 123 000 Rubel,
2. eine Transportversicherungsgesellschaft, gegründet 1822, mit einem Kapital von . . 15 000 „ ,
3. eine Feuerversicherungsgesellschaft, gegründet 1827, mit einem Kapital von . . 4 000 000 „ ,
4. eine Dampfwäscherei, gegründet 1830, mit einem Kapital von . . 214 000 „ ,

(nach v. Juraschek).

In demselben Jahre gab es Aktiengesellschaften:

in Österreich-Ungarn . . .	9	mit etwa	46 000 000	Gulden,
„ Preußen	31	„ „	59 000 000	ℳ,
„ den Niederlanden	16	„ „	54 300 000	Gulden,
„ Belgien	13	„ „	60 000 000	Franks,
„ England	250	„ „	260 000 000	£ nomin.,
		„ „	70 000 000	£ real.,
„ den Vereinigten Staaten .	330	„ „	145 200 000	$.

Diese Ziffern charakterisieren recht anschaulich den Unterschied zwischen dem naturalwirtschaftlichen Rußland auf der einen und den Ländern mit stark entwickelter Geldwirtschaft, wie Belgien, England, den Vereinigten Staaten auf der anderen Seite: hier finden wir bereits eine Warenproduktion im Großbetriebe mit allen Hülfsmitteln einer fortschreitenden Technik, einen blühenden Handel im Innern wie nach außen, ein Bestreben, die durch den Handel flüssig gewordenen Kapitalien wiederum produktiv anzulegen, eine stetig wachsende und an Wohlstand zunehmende Bevölkerung, in Rußland dagegen eine sich selbst genügende, ihre geringen Bedürfnisse ausschließlich durch eigene Produktion deckende Volkswirtschaft, eine in den ursprünglichsten Formen stark betriebene Landwirtschaft, einen Handel, der — besonders in seinen Beziehungen zu Asien — zum großen Teil noch Tauschhandel war,[1]) eine technisch wenig entwickelte, teils gutsherrlich, teils staatlich betriebene, auf der Leibeigenschaft der Arbeiter beruhende Industrie, eine spärliche und bedürfnislose, mit den Erzeugnissen der eigenen Naturalwirtschaft zu-

[1]) Im übrigen durch die Wegelosigkeit auf Absatz zwischen einzelnen Orten beschränkt.

Digitized by Google

friedene Bevölkerung, endlich eine große Menge Naturprodukte aller Art, aber keine flüssigen Kapitalien für produktive Zwecke. Zum Eisenbahnbau gehört aber Bargeld und in dessen Besitz gelangt man allein dadurch, daß man verkauft. Eine Entwicklung des Eisenbahnwesens und hiermit verbunden eine Entfaltung großindustrieller Tätigkeit und ein Fortschritt in der Technik war nur möglich, wenn der russische Geldmarkt gestärkt und das ganze Wirtschaftsleben gewissermaßen auf eine breitere geldwirtschaftliche Grundlage gestellt wurde. Und das konnte erst geschehen, wenn das kostbarste Naturprodukt — Getreide — in großen Mengen in das Ausland verkauft wurde. Hierbei kamen als Abnehmer russischen Getreides in erster Linie die westeuropäischen Länder in Betracht, deren Übergang zum Industriestaat teils schon erfolgt war, teils gerade damals sich vorzubereiten anfing. Die russische Ausfuhr konnte aber um so stärker werden, je stärker die industrielle Bevölkerung in jenen Ländern anwuchs: je größer aber die Ausfuhr wurde, um den steigenden Bedarf zu befriedigen, um so größere Geldvorräte flossen nach Rußland, wo sie für produktive Zwecke weitere Verwendung finden konnten.[1]) Indessen betrug diese Ausfuhr im Jahre 1830 — nach Lewitzkys Bericht über die landwirtschaftliche Produktion Rußlands, verfaßt für die Moskauer Ausstellung 1882 — erst 3 918 000 tschetwertj (= 30 952 000 Pud = 506 997 036 kg). Um den Wert dieser Ausfuhr zu berechnen, setzen wir den Weizenpreis (zwei Drittel der Ausfuhr bestand in Weizen) des Jahres 1830 fest. Wir finden denselben bei Conrad im Handwörterbuch der Staatswissenschaften (Art. „Getreidepreise") angegeben.

für England . . .	für	1000 kg	266,0 ℳ,
„ Preußen . . .	„	1000 „	121,4 „,
Durchschnittspreis	„	1000 „	193,7 „.

Wir erhalten so den annähernden Wert der Ausfuhr für das Jahr 1830 in Höhe von 97 770 427 ℳ (= 45 264 086 Kreditrubel). Auch wenn man hiervon für Transportkosten, Arbeitslöhne, Steuern, Kapitalzins usw.

[1]) So mußten in Westeuropa erst Industrie- und Handelsstaaten entstehen, welche der Getreideeinfuhr bedurften, ehe die Stunde der Geldwirtschaft für Rußland schlagen konnte. Weit entfernt also, daß die russische Wirtschaftsentwicklung sich unabhängig vom Westen vollzog, setzte vielmehr der wichtigste Fortschritt, der Übergang zur Geldwirtschaft in den ländlichen Verhältnissen, die westeuropäische Nachfrage nach Agrarprodukten voraus; ohne dieselbe war die Befreiung der Bauern, wie die Entfaltung einer eigenen Industrie unmöglich. Noch heute gilt ein ähnliches Verhältnis: Die russische Industrie hat Abnehmer dadurch, daß der russische Landmann durch Absatz nach dem Westen kaufkräftig geworden ist. (v. Schulze-Gävernitz.)

Digitized by

ein Drittel abzieht, so bleibt immer noch ein Reinertrag von etwa 30 Millionen Rubel, welcher für produktive Zwecke und Anlagen verfügbar war. Allerdings darf man nicht unberücksichtigt lassen, daß, wenn auch die Getreideausfuhr ständig im Steigen geblieben ist, außerordentliche Schwankungen sowohl in der Ausfuhr, als auch in den Preisen zu verzeichnen waren, die ihrerseits wiederum die Kaufkraft Rußlands ungünstig beeinflußten und den russischen Geldmarkt empfindlich schädigten.[1])

Die Tatsache aber, daß der Erlös für das ins Ausland verkaufte Getreide nur zum geringen Teil für produktive Zwecke angelegt wurde, wie sich oben aus der Betrachtung der wirtschaftlichen Zustände Rußlands ergeben hat, beweist, wie wenig der russische Geldmarkt im Beginn der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts geeignet und befähigt war, große Eisenbahnbauten aus eigener Kraft zu unternehmen und zu fördern.

Was nun schließlich die oben gestellte Frage anbetrifft, „ob für etwa zu erbauende russische Eisenbahnen Aussicht auf Rentabilität vorhanden war," so muß dieselbe für den Verkehr von Gütern bejaht, für den Personenverkehr verneint werden. In erster Linie kamen als Frachtgüter für die Eisenbahnen die beiden wichtigsten russischen Massenartikel, Getreide und Holz, in Betracht; ganz besonders für diejenigen Linien, welche nicht die Konkurrenz der billigeren Wasserstraße zu befürchten hatten. Da sich die Anbaufläche für Getreide mit jedem Jahre vermehrte, andererseits die unermeßlichen Waldungen eine scheinbar unerschöpfliche Menge Holz aller Arten und Gattungen lieferten, so konnte, wenn nur bei der Anlage der einzelnen Eisenbahnlinien den verschiedenen Bedürfnissen der einzelnen Wirtschaftsgebiete Rechnung getragen wurde, auf bedeutende Gütertransporte an Getreide und Holz gezählt werden, nicht bloß im Binnenverkehr, sondern ganz besonders für die von Jahr zu Jahr steigende Ausfuhr. Ebenso durfte man bei der damals beginnenden Ausbeute der russischen Kohlenfelder auf jährlich zunehmende Kohlentransporte rechnen, ebenso, wie die aus England und Deutschland eingeführten Kohlen den zu bauenden Eisenbahnlinien ganz bedeutende Frachten zuführen mußten.

Weniger günstig waren die Aussichten für die Rentabilität, wenn man den Personenverkehr, der auf etwa zu bauenden Linien erwartet werden konnte, ins Auge faßte. Es hängt dies mit der geringen Bevölkerungsdichtigkeit zusammen. Rußland zählte im Jahre 1830 etwas über 50 000 000 Einwohner (ohne das Gebiet des Kaukasus und ohne

[1]) So weist das Jahr 1868 einen Ausfuhrwert von 82 860 643 Rbl.,
„ „ 1874 „ „ „ 234 137 203 „ auf.
(Matthaei).

Finnland), die sich über ein Gebiet von ungefähr 5 000 000 qkm verteilten; mithin kamen nur 10 Einwohner auf 1 qkm. Dagegen verhielten sich die Dichtigkeitsziffern in den mittel- und westeuropäischen Staaten zu dem Umfange des Landes ungleich günstiger:

Deutschland hatte	etwa	30 000 000	Einwohner	auf	526 000 qkm
	mithin	57	„	„	1 „
Frankreich hatte	etwa	31 000 000	„	„	549 000 „
	mithin	56	„	„	1 „
England[1]) hatte	etwa	16 000 000	„	„	230 000 „
	mithin	69	„	„	1 „
Belgien (im Jahre 1831) hatte	etwa	4 000 000	„	„	29 000 „
	mithin	137	„	„	1 „

Man konnte daher, abgesehen von dem im Umkreise der großen Städte (Moskau, St. Petersburg, Kiew, Warschau, Riga, Odessa) vorhandenen stärkeren Verkehr, auf große Einnahmen aus der Personenbeförderung nicht rechnen.

Es waren daher nicht gerade besonders glückverheißende wirtschaftliche und politische Verhältnisse, unter denen der Deutsch-Österreicher Franz Anton Ritter von Gerstner seine Tätigkeit in Rußland begann. Er war im Jahre 1834 nach Rußland gekommen mit der Absicht, ein umfassendes, einheitliches Bahnnetz anzulegen. Nach langwierigen, mühevollen und umfangreichen Tracierungen legte er dem Kaiser Nikolai im Januar 1835 eine Denkschrift vor, in der er um die Erteilung eines Privilegs zum Ausbau von Bahnen im Russischen Reiche bat. Nach seinem Plane sollten zunächst Eisenbahnlinien zwischen St. Petersburg, Moskau, Nishnij Nowgorod, Kasan, sowie zwischen Moskau, Odessa, Taganrog zur Ausführung gelangen; das war einmal die Verbindung der beiden Hauptstädte des Russischen Reiches mit den wichtigsten Stapelplätzen an der oberen Wolga, sodann die wirtschaftlich und strategisch gleich wichtige Verbindung der Hauptstädte mit dem Schwarzen Meere, endlich aber auch die in administrativer und militärischer Hinsicht wichtige Verbindung der beiden Hauptstädte unter einander. Es gelang ihm jedoch nicht, damals mit seinen weitausschauenden Plänen durchzudringen, zumal er außer anderen Begünstigungen auch das ewige Eigentumsrecht und das ausschließliche Recht zum Bahnbau in Rußland für die Dauer von zwanzig Jahren verlangt hatte. Daß die russische Regierung auf diese — allerdings etwas weitgehenden — Forderungen Gerstners nicht eingehen

[1]) Mit Wales und Schottland, ohne Irland.

Digitized by Google

mochte, darf uns nicht wundernehmen, aber zweifellos hätte es im wirtschaftlichen, politischen und militärischen Interesse Rußlands gelegen, wenn die Gerstnerschen Pläne zur Ausführung gelangt wären, und man darf annehmen, daß bei einigem Entgegenkommen von beiden Seiten ihre Verwirklichung möglich war. Zwar ließ der Zar, der für seine Person das höchste Interesse an den Gerstnerschen Entwürfen bekundete, Untersuchungen über die Frage anstellen, ob und in welcher Weise Handel und Gewerbe des Landes aus den Eisenbahnen Nutzen ziehen könnten, auch ließ er einen besonderen Ausschuß zusammentreten, der die Gerstnerschen Vorschläge prüfen sollte. Aber im Ausschusse sowohl, wie auch in der öffentlichen Meinung Rußlands wurden vielfache Bedenken gegen die Eisenbahnen laut: die Frachtfuhrleute und Schiffer würden Verluste erleiden, durch die Eisenbahnen würden unheilvolle Verschiebungen und Änderungen der Erwerbs- und Wirtschaftsverhältnisse, sowie wegen der hohen Bau- und Betriebskosten finanzielle Schwierigkeiten herbeigeführt werden.[1]) Mit besonderem Nachdrucke wurde betont, daß das russische Klima, der strenge Winterfrost und die großen Schneemengen den regelmäßigen Betrieb der Eisenbahnen während einer Reihe von Monaten unmöglich machen würden. Es kam daher Gerstner vor allem darauf an, durch ein Beispiel zu zeigen, daß Bau und Betrieb der Eisenbahnen auch bei den besonderen Verhältnissen Rußlands wohl möglich seien. Er projektierte daher eine Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoje Sselo und Pawlowsk (25 Werst lang) und erhielt am 25. Dezember 1835 die Berechtigung, eine Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn zu bilden, und zwar geschah dies auf persönlichen Wunsch des Zaren gegen die Einwendungen des damaligen Finanzministers Grafen Kankrin, der meinte, „daß die Tagesmode, Eisenbahnen zu bauen, bereits abzunehmen beginne; sie könnten allenfalls zu

[1]) Übrigens hat man s. Z. in Mittel- und Westeuropa fast dieselben Einwände gegen den Bau von Eisenbahnen erhoben. So befindet sich, um nur das eine hervorzuheben, in den Archiven der Nürnberg-Fürther Eisenbahn eine Eingabe, die von den medizinischen Sachverständigen der Stadt Fürth gegen den Bau der Linie Nürnberg—Fürth verfaßt wurde, und in der es wörtlich heißt: „Ortsveränderung mittels einer Art Dampfmaschine sollte im Interesse der öffentlichen Gesundheit verboten sein. Die raschen Bewegungen können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe, „delirium tortuosum" genannt, hervorzurufen. Selbst zugegeben, daß Reisende sich freiwillig dieser Gefahr aussetzen, muß der Staat wenigstens die Zuschauer beschützen. Denn der Anblick einer Lokomotive, die in voller Schnelligkeit dahinrast, genügt, diese schreckliche Krankheit zu erzeugen. Es ist daher unumgänglich nötig, daß eine Schranke, wenigstens von 5′ Höhe, auf beiden Seiten der Bahn errichtet werde."

unnötigen Luxusreisen für Personen, weniger aber zur Beförderung von Lasten auf weite Entfernungen dienen."

Die Gesellschaft wurde alsbald mit einem Kapital von 3 000 000 Rubel gebildet. Die Bedingungen der Konzessionsurkunde waren für die Gesellschaft sehr vorteilhaft. Allerdings übernahm die Regierung keine Zinsgewähr, auch keine Ertragsgarantie für das von der Gesellschaft aufzubringende Kapital, im Gegensatze zu ihrem Verhalten allen späteren Gesellschaften gegenüber, — indessen wurden der Gesellschaft doch wesentliche Vorteile eingeräumt. So war beispielsweise die Dauer der Konzession unbeschränkt. Die Zarskoje Sseloer Bahn war bis zum Jahre 1900 die einzige Privatbahn, die niemals Staatsbahn werden konnte, während bei allen übrigen Bahnen in der Konzessionsurkunde der Termin des Heimfalls bereits vorher festgesetzt wurde.[1]) Die Gesellschaft erhielt ferner das Recht, die Tarifsätze nach eigenem Ermessen zu bestimmen, ein Vorrecht, das bis zum 7. April 1890 ausgeübt wurde.[2]) Die Neigungsverhältnisse beim Bau der Bahn gestalteten sich sehr günstig. Um Schneeverwehungen zu verhindern, wurden Einschnitte im Gelände vermieden und die Bahn durchweg auf einem Damm gebaut. Die größte Steigung der Bahn betrug 2 %, der kleinste Krümmungshalbmesser 175 Faden (= 373,275 m). Die Spurweite wurde von Gerstner auf 1,82 m festgesetzt, weil nach seiner Ansicht bei dieser Spurweite leistungsfähigere und standhaftere Lokomotiven gebaut werden konnten und auch für die Wagen ein günstigeres Verhältnis der Nutzlast zur toten Last sich er-

[1]) Seit dem September 1900 ist die Bahn Zarskoje Sselo—St. Petersburg in die Verwaltung der Riga—Windauer Bahn übergegangen. Hiermit dürfte das Privilegium der unbeschränkten Konzession aufgehoben sein und die Bahn fällt im Laufe dieses Jahrhunderts an den Staat. — Ein Exemplar der Statuten der Gesellschaft Zarskoje Sselo—St. Petersburg befindet sich in der Königl. Bibliothek zu Berlin. — Über die weitere Entwicklung dieser Bahn, sowie aller russischen Eisenbahnen siehe hauptsächlich das „Statistische Sammelwerk des Verkehrsministeriums" (russ.), Jahrgang 1877—1900 und teilweise die Enzyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens, Bd. 6.

[2]) Dieses Privileg, so weitgehend es auch an sich sein mag, hatte in diesem Falle keine besondere Bedeutung, einmal da die Zarskoje Sselo'er Bahn lange Jahre die einzige in Betrieb befindliche Eisenbahn in Rußland war, und dann weil sie bei ihrer Länge von 25 Werst so gut wie gar keine wirtschaftlichen Leistungen aufzuweisen hatte: sie diente lediglich dem Hofe und den Residenzbewohnern zu ihren Ausflügen nach Pawlowsk und Zarskoje Sselo. — Bei allen späteren Konzessionen an Privatunternehmer wurden nach französischem Muster Grenzwerte für die Höhe der Tarife festgesetzt. Innerhalb dieser Grenzen konnten die Eisenbahngesellschaften die Tarife nach eigenem Belieben feststellen.

Digitized by Google

zielen ließ.[1]) Am 30. Oktober 1837 fand die Eröffnung der Bahn statt. Der Betrieb erfolgte zunächst abwechselnd mit Pferden und mit Lokomotiven, seit dem 1. April 1838 jedoch ausschließlich mit Lokomotiven.

Dieser ersten Eisenbahn folgten im Laufe der nächsten Jahre keine neuen Eröffnungen, aber auf Grund und im Verfolge der Gerstnerschen Vorschläge wurden mehrfache Projekte in Angriff genommen, so dasjenige einer Verbindung von Warschau mit Wien, von St. Petersburg mit Moskau, von St. Petersburg mit Warschau: Linien, denen vornehmlich strategische Bedeutung innewohnte und deren Einfluß auf das russische Wirtschaftsleben sich erst viel später geltend machen sollte. Im allgemeinen stand man damals in Rußland den Eisenbahnen sehr kühl gegenüber. Gegenstand national-ökonomischer Erörterungen ist das neue Verkehrsmittel nur selten gewesen: denn, wenn auch die Theorien Adam Smiths — wie wir oben gesehen haben — schon vor dieser Zeit Verbreitung gefunden hatten und diesen oder jenen Russen zur Behandlung volkswirtschaftlicher Probleme angeregt hatten, so beschränkten sich alle derartigen Betrachtungen doch nur auf einen kleinen Kreis gelehrter oder national-ökonomisch gebildeter Männer: und deren gab es damals in Rußland nur wenige. War schon das allgemeine Interesse für die Eisenbahnen nur gering, so war es nur natürlich, daß man sich noch viel weniger mit der Frage beschäftigte: wer denn eigentlich die Eisenbahnen zu bauen hätte? Soll der Bau und Betrieb dieser neuen Verkehrsanstalten privaten Erwerbsgesellschaften überlassen werden oder soll nur der Staat berechtigt, bezw. verpflichtet sein, Eisenbahnen zu bauen, zu betreiben und zu verwalten? — Fragen, die schon in jenen Tagen in Mittel- und Westeuropa eifrig erörtert wurden.

Bei dem autokratisch-absolutistischen Charakter der russischen Regierung lag der Gedanke doch nahe, daß der Staat als Unternehmer aufträte und Privatgesellschaften ausschlösse. Indessen, man wird nicht fehlgehen in der Annahme, daß der öffentlich-rechtliche Charakter des neuen Verkehrsmittels damals in Rußland auch nicht annähernd erkannt worden ist[2]) und daß man daher, auch im Hinblick auf England, das Geburtsland der Eisenbahnen, den Bau und Betrieb derselben dem privaten

[1]) Bei allen später erbauten Bahnen wurde die Spurweite 1,524 m angenommen, bei der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn 1,435 m, bei Kleinbahnen und Zufuhrbahnen die verschiedenartigsten Spurweiten: 1,067 m, 1,000 m, 0,913 m, 0,900 m. Übrigens ist die Spurweite der Zarskoje Sseloer Bahn nunmehr auch auf 1,524 m gebracht worden.

[2]) Wie sich weiter unten aus einzelnen Äußerungen des damals leitenden Regierungsmannes, des Grafen Kankrin, ergeben wird. (S. 975.)

Unternehmungsgeiste ohne Bedenken überließ. Es kommt noch hinzu, daß die leitenden Kreise den Eisenbahnen aus Gründen, welche in übertriebenen politischen Bedenken und im Mißtrauen gegen alle westeuropäischen Einrichtungen wurzelten, wenig Sympathieen entgegenbrachten. Bei diesem Mangel an Verständnis und Interesse darf man sich nicht wundern, wenn man sieht, daß in den ersten Jahren der Entwicklung des Eisenbahnwesens in Rußland mit den verschiedenen Projekten, die aus dem umfassenden, systematisch angelegten Plane Gerstners herstammten, nach dieser und jener Richtung Versuche angestellt wurden, nicht nur in bezug auf Unternehmung und Bauart, sondern auch hinsichtlich des bei der Verwaltung und dem Betriebe anzuwendenden Systems. Von einer eigentlichen russischen Eisenbahnpolitik, die sich nach bestimmten Gesichtspunkten und in der Richtung auf bestimmte Ziele vollzog, konnte unter solchen Umständen keine Rede sein: es war eben die Zeit der ersten zögernden und schüchternen Versuche auf diesem Gebiete, wie man sie auch in einigen anderen europäischen Ländern beobachten konnte.

Ein charakteristisches Beispiel hierfür gibt der Bau der Warschau-Wiener Eisenbahn. Die Konzession zum Bau eines Schienenweges von Warschau zur Grenze in der Richtung auf Oderberg—Wien, der anfänglich als Pferdebahn mit Flachschienen und Langschwellen geplant gewesen war, wurde schon im Jahre 1838 auf Anregung des damaligen Gouverneurs der Polnischen Bank, Graf T. Lubienski, und auf Befürwortung des Statthalters vom Königreich Polen, des Fürsten Paskiewitsch Eriwanski, an ein Konsortium erteilt, an dessen Spitze der Warschauer Bankier Steinkeller stand: das Statut einer ersten Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft mit einem Kapital von 21 Millionen poln. Gulden[1] in 5 000 Aktien, denen der Staat 4 % Zinsen garantierte, wurde durch Ukas vom 19. Januar 1839 bestätigt. Der Bau der Bahn, und zwar mit hochkantigen Schienen und Querschwellen für Dampfbetrieb, wurde in demselben Jahre begonnen. Beim Bau leistete der Fiskus noch einen Vorschuß von 4 Mill. poln. Gulden (etwa 2 Mill. ℳ). Unterdessen stieß die Gesellschaft auf Schwierigkeiten bei Unterbringung ihrer Aktien infolge der Krise auf dem europäischen Geldmarkte im Jahre 1841, sodaß die Mittel für den Weiterbau nicht zu beschaffen waren. Da ferner das für einen Schienenweg mit tierischem Betriebe veranschlagte Kapital für den Bau einer Bahn mit Dampfbetrieb nicht ausreichte und der Statthalter des Königreichs eine Vergrößerung des Kapitals nicht genehmigte, so

[1] 21 000 000 polnische Gulden = 500 000 £ = 10 000 000 ℳ dtsch. = 3 125 000 Goldrubel = 4 629 900 Kreditrubel (nach damaligem Kurse).

Digitized by Google

blieb der Gesellschaft nichts weiter übrig, als sich aufzulösen, was auch am 31. Mai 1842 geschah. Nun trat der Fiskus für die Gesellschaft ein; der Bau wurde auf Staatskosten zu Ende geführt, der Betrieb auf den bereits eröffneten Strecken auf Kosten der Staatskasse weitergeführt, die Aktionäre der Gesellschaft wurden für sämtliche Bauunkosten, die sie gehabt, entschädigt. Zwar stiegen die Bruttoeinnahmen erfreulicherweise von Jahr zu Jahr, aber die große Sparsamkeit, die die Gesellschaft beim Bau hatte walten lassen müssen, machte fortwährend kostspielige Erneuerungsarbeiten notwendig (so wurden in einem Jahre, 1857, noch 4 Mill. Rbl. für Baureparaturen ausgegeben), das rollende Material zeigte sich sehr unzulänglich, der Staatsbetrieb stellte sich bald als recht kostspielig und wenig zuverlässig heraus; denn es fehlte durchaus an einem gewissenhaften, gut vorgebildeten, pflichttreuen Beamtenpersonal. Unter dem Drucke dieser Verhältnisse entschloß sich die Regierung, die Bahn an ein in Warschau gebildetes Konsortium abzutreten (Ukas vom 10. Oktober 1857) und zwar auf 75 Jahre. Dieses Konsortium bildete zwei Gesellschaften, die der Bromberg-Warschauer und der Warschau-Wiener Eisenbahn. Das Grundkapital wurde auf 10 Mill. Rbl. Silber in Aktien festgesetzt, von denen 60 % von der Gesellschaft einzuzahlen waren, während der Staat für Rechnung seiner Bauauslagen, die tatsächlich 5,5 Mill. Rbl. betragen hatten, die übrigen 40 % übernahm, für die ihm eine jährliche Rente zugesichert wurde. Die Gesellschaft erhielt das Recht, Obligationen auszugeben, und trat am 1. November 1857 die Verwaltung an.

Zweierlei geht aus der bisherigen Entwicklung, insbesondere aus der Geschichte der Warschau-Wiener Eisenbahn hervor:

einmal, wie schwer es ist, in einem zum großen Teil noch naturalwirtschaftlich organisierten Lande, wie dem damaligen Rußland, die zum Bau und Betriebe notwendigen Geldmittel zu beschaffen. Jedenfalls versagte in der allgemeinen Krisis von 1841 sowohl der eigene, als auch der Geldmarkt der anderen europäischen Länder vollständig,

zweitens aber zeigt sich hier die unanfechtbare Wahrheit des Satzes, daß in der Eisenbahnpolitik der Übergang zum Staatsbahnsystem nur dann erfolgen darf, wenn die für den Bau, Betrieb und die Verwaltung berufenen Beamten sowohl durch ihre allgemeine, umfassende Bildung und durch gründliche Berufsvorbildung, als auch durch ein hohes Maß sittlicher Verantwortlichkeit und unerschütterlicher Pflichttreue die Bürgschaft für gewissenhaften Bau, sicheren Betrieb und geordnete Verwaltung geben können.

Digitized by Google

Ebenso unerfreulich, wie bei der Warschau-Wiener Eisenbahn, waren die Erfahrungen, die man bei der Eisenbahn St. Petersburg—Moskau machte. Die Verbindung der beiden Residenzstädte durch einen Schienenweg hatte schon Gerstner in seinen Eisenbahnplan aufgenommen, der indessen trotz des finanziell günstigen Erfolges der Zarskoje Sseloer Eisenbahn nicht angenommen wurde. Ein neuer Plan für eine Eisenbahn von St. Petersburg nach Moskau wurde dem Zaren 1838 vom Staatsrat Abasa vorgelegt und vom Staatsrat Murawieff lebhaft befürwortet. Der Zar entsendete daher zwei russische Ingenieure nach Nord-Amerika zum Studium der dortigen Eisenbahnen. Nachdem im Jahre 1839 die mit Leipziger Bankhäusern geführten Verhandlungen wegen Übernahme des Baues dieser Linie erfolglos verlaufen waren, scheint diese Frage bis zur Rückkehr der nach Nord-Amerika entsendeten Ingenieure geruht zu haben. Die Berichte der letzteren veranlaßten den Zaren, die Frage der Erbauung einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Moskau einem besonderen Ausschusse, dem auch sämtliche Minister angehörten, vorzulegen. Mit Ausnahme dreier Mitglieder sprach sich auch dieser gegen den Bau von Eisenbahnen in Rußland überhaupt und insbesondere der in Frage stehenden Linie aus. Trotzdem ordnete der Zar, der für seine Person von dem Nutzen jener Eisenbahnverbindung überzeugt war, durch Ukas vom 1. Februar 1842 [1]) den Bau derselben auf Staatskosten an und ernannte zur Ausführung des Baues einen besonderen Ausschuß. Unter der Leitung der Ingenieur-Obersten Kraft und Melnikoff (seit 1863 Kommunikationsminister) wurden die Arbeiten in Angriff genommen, als beratender Ingenieur wurde der nordamerikanische Major Whistler berufen. Für die Spurweite der Bahn wurde auf Anraten Whistlers das Maß von 1,524 m angenommen, wobei hauptsächlich der Gesichtspunkt maßgebend war, daß die bei der Zarskoje Sseloer Eisenbahn gewählte Spurweite von 1,82 m aus technisch-ökonomischen Gründen zu verwerfen, andererseits aber im Interesse einer erhöhteren Leistungsfähigkeit, größeren Betriebssicherheit und teilweise auch aus militärischen Rücksichten eine weitere Spurweite, als in den mittel- und westeuropäischen Ländern, angebracht sei. Die gleichfalls aus Amerika berufenen Techniker Wynans und Harrison, mit denen die damalige „Zentralverwaltung für Kommunikationen“ Verträge hinsichtlich der Lieferung von Lokomotiven und Wagen abschloß, begannen gleichzeitig, in den ihnen überlassenen

[1]) Dieser Ukas, der im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1885, S. 74 ff. abgedruckt ist, beansprucht ein ganz besonderes Interesse wegen der in ihm zum Ausdrucke gebrachten und von tiefem Verständnisse zeugenden Ansichten über die Notwendigkeit des Eisenbahnbaues in Rußland.

Digitized by Google

Werkstätten (den späteren Alexandrowschen) das rollende Material für die Linie herzustellen. An die Uralschen Staatswalzwerke erging der Befehl, Schienen zu liefern, doch wurde der größte Teil aus England bezogen, da — wie wir oben gesehen haben — die Technik in der russischen Eisenindustrie sich der raschen Erledigung so umfangreicher Aufträge nicht gewachsen zeigte. Bei der Tracierung der Bahn hielt man an der vom Zaren selbst vertretenen Ansicht fest,[1]) daß die St. Petersburg-Moskauer Bahn durch eine möglichst gerade Linie die beiden Hauptstädte verbinden müsse; es wurde hierdurch auch tatsächlich eine um 75 km kürzere Verbindung, als durch die damals vorhandene Chaussee, erzielt. Der Bau der Bahn ging aber sehr langsam von statten. Im Jahre 1843 wurde mit dem Bau der Brücken begonnen, welche nach dem System des amerikanischen Ingenieurs Howe aus Holz und auf steinernen Pfeilern ruhend hergestellt wurden; erst in den späteren Jahren wurden diese Holzbrücken allmählich durch eiserne ersetzt. Im Jahre 1845 wurden die ersten Schienenstränge gelegt und im Jahre 1846 die Stationsgebäude errichtet. Die erste Teilstrecke St. Petersburg—Kolpino wurde im Mai 1847, bis Twer im Juli 1849, die ganze Linie im November 1851 eröffnet.[1]) Die Bahn verfügte damals über 164 Lokomotiven und 2000 Wagen.

Der Bau hatte trotz der geringen Grunderwerbskosten und, obwohl keine nennenswerten Bodenschwierigkeiten zu überwinden waren, gegen 217 583 Rubel für die Werst gekostet.[2]) Diese allerdings sehr hohen Baukosten erklären sich zum Teil dadurch, daß diese Linie die erste größere Eisenbahn Rußlands war, die noch dazu mit einem durch keinerlei Erfahrungen geschulten Personal gebaut werden mußte, ferner daß fast sämtliche Materialien aus dem Auslande bezogen werden mußten, schließlich daß alle anderen Rücksichten dem Grundsatz der möglichst geraden Linie geopfert werden mußten.

Die Mittel zum Bau wurden durch 4 proz. Anleihen (in den Jahren 1842 bis 1849) im Nennbetrage von 42 Mill. Rbl. und 5,5 Mill. Pf. Sterl. = 35,2 Mill. Rbl. Met. beschafft. Infolge des zu teuren Betriebes und allzu geringer Einnahmen konnten die Zinsen für das Baukapital nur durch neue Anleihen gedeckt werden, die vom Staate aufgebracht werden mußten.[3])

Bei so trüben Erfahrungen, die man auch beim Bau von Staatsbahnen in Rußland machte, darf man sich nicht wundern, wenn weder

---

[1]) Im Jahre 1855 erhielt die Bahn zu Ehren ihres Begründers, des Zaren Nikolai I., den Namen „Nikolai-Bahn".

[2]) Bei den anderen russischen Bahnen 80—90 000 Rubel für die Werst.

[3]) Bis zum Jahre 1862 hat die Bahn 131,4 Mill. Rbl. gekostet.

Digitized by Google

der Fiskus zu weiteren Ausgaben für Eisenbahnbauten ermutigt wurde, noch das Privatkapital im In- und Auslande zu derartigen Unternehmungen sich entschließen konnte, und hieraus erklärt sich, warum die Haltung der Regierung in dieser Frage unklar und unentschlossen war, die weiten Kreise des russischen Volkes sich lau und teilnahmlos verhielten und der Eisenbahnbau nur so geringe Fortschritte zu verzeichnen hatte. Zwar der Zar Nikolai I. selber war von dem Nutzen der Eisenbahnen durchaus überzeugt. Das geht aus der Tatsache hervor, daß er gegen die Ansicht des von ihm eingesetzten Prüfungskomitees den Bau der Linie St. Petersburg—Moskau anordnete, das zeigt sich ferner in den durchaus zutreffenden und klaren Ansichten, welche in dem hierzu erlassenen Ukas vom 1. Februar 1842 niedergelegt sind, das geht vor allem auch daraus hervor, daß der Zar bei allen Verhandlungen, sowohl mit Anton von Gerstner, als auch in den verschiedenen Ausschüssen zur Begutachtung, Prüfung, Genehmigung von Projekten stets das größte persönliche Interesse für die Anlage von Eisenbahnen in Rußland bekundet hat. Es ist gewiß wahrscheinlich, daß dieses Interesse wohl in erster Linie militärischen Rücksichten und Erwägungen entsprang [1]), das schmälert aber den Ruhm des Zaren keineswegs, die Bedeutung der Eisenbahnen auch in wirtschaftlicher Beziehung voll und ganz erkannt zu haben. Denn gerade die wenigen Linien, welche seiner Initiative ihre Vollendung verdankten, sind späterhin von außerordentlichem Einflusse auf die Entwicklung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Rußlands geworden.

Indessen, auch ein so mächtiger Wille, wie der des Zaren Nikolai I. wurde in seiner Betätigung für die Entwickelung des Eisenbahnwesens durch die mannigfaltigsten Faktoren behindert, die teils auf ökono-

---

[1]) Charakteristisch ist seine Unterredung mit A. von Gerstner, als dieser ihm seinen Plan der Linie St. Petersburg—Moskau vorlegte. Der Zar, der damals (1835) militärische Operationen gegen die Stämme im Kaukasus plante, warf nur einen flüchtigen Blick auf die ihm vorgelegten Zeichnungen und fragte kurz: „Ist das der nächste Weg zwischen St. Petersburg und Moskau und das schnellste Mittel zur Beförderung von Truppen?“ Gerstner erwiderte: „Es ist zwar nicht der nächste Weg, aber der beste, da er alle bedeutenderen Städte zwischen den beiden Hauptstädten berührt und daher vom größten Nutzen zur Entwicklung des Handels und der Industrie sein wird.“ Nikolai unterbrach ihn mit den Worten: „Ich brauche aber den kürzesten Weg, auf dem man in einem Tage von St. Petersburg nach Moskau kommen kann.“ — Mit diesen Worten ließ er sich ein Lineal geben (nach einer anderen Lesart nahm er hierzu seinen Degen) und zog mit einem Bleistifte an diesem Lineal eine gerade Linie von St. Petersburg nach Moskau, indem er sagte: „Das ist mein Plan der Eisenbahn: danach soll gebaut werden!“ — Wie wir oben gesehen haben, wurde auch danach gebaut, aber mit großen Kosten.

Digitized by Google

misch-technischem Gebiete lagen, teils in politischen, teils in finanziellen Verhältnissen zu suchen sind: Faktoren, die einen lähmenden Einfluß auf eine stetige, zu bestimmten Zielen fortschreitende Eisenbahnpolitik ausüben mußten. Die ungünstigen und wenig entwickelten Verhältnisse des russischen Geldmarktes sind oben bereits berührt worden. Zwar machte die Kapitalbildung mit dem allmählichen Steigen des geldwirtschaftlichen Verkehrs am Ende der dreißiger und im Verlaufe der vierziger Jahre einige Fortschritte; so stieg u. a. die Zahl der Aktiengesellschaften von 4 mit einem Kapital von 5,4 Mill. Rbl. im Jahre 1830 auf 42 mit einem Kapital von 42 Mill. Rbl. im Jahre 1840 und auf 78 mit einem Kapital von 72,1 Mill. Rbl. im Jahre 1855, aber es gab nur eine Privatbahn-Gesellschaft, nämlich die Zarskoje Sseloer. Die trüben Erfahrungen, die man bei den bisher unternommenen Eisenbahnbauten gemacht hatte, schreckten das Privatkapital von der Anlage in Eisenbahnunternehmungen ab. Ein weiteres Hindernis für die Entwicklung war der Mangel an geeignetem und geschultem Baupersonal: sowohl für den Bau der Privatbahnen, als auch der Staatsbahn mußten ausländische Ingenieure und Techniker, auch Arbeiter herangezogen werden, so z. B. die Amerikaner Whistler, Wynans, Harrison, Howe und eine ganze Reihe österreichischer Ingenieure. Für den Betrieb und die Verwaltung aber fehlte es an zuverlässigen, gebildeten und technisch geschulten Beamten, wie die Erfahrungen bei der Warschau-Wiener Bahn zur Genüge gezeigt hatten. Ein weiterer Übelstand war, daß die für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Materialien zum größten Teil aus dem Auslande bezogen werden mußten, wodurch die Kosten für Bau und Betrieb wesentlich verteuert wurden. Zwar versuchte die Regierung, durch hohe Eingangszölle auf industrielle Erzeugnisse die russische Eisenbahnindustrie zu heben, aber derartige Versuche[1]) mußten alsbald aufgegeben werden; denn der Bedarf an Eisenbahnmaterial wurde, besonders in den fünfziger Jahren, immer stärker und in Rußland selbst fehlten vorläufig alle Vorbedingungen zu einer gedeihlichen, vom Auslande unabhängigen Industrie-Entwicklung, und somit fehlte die Möglichkeit, den steigenden Inlandsbedarf durch inländische Produktion zu decken.

Schließlich darf die überaus traurige Finanzlage nicht übersehen werden, in der sich Rußland am Ende der dreißiger und in den vierziger Jahren befand. Die Kriege mit Persien (1826 bis 1828), mit der Türkei (1828 und 1829), der polnische Aufstand (1830 bis 1831) hatten sehr große Anforderungen an die Reichskasse gestellt. Von den ordentlichen

[1]) S. oben S. 959.

Digitized by Google

Ausgaben für das Kriegsministerium ganz abgesehen, waren in dem Zeitraum von 1827 bis 1831 für außerordentliche Kriegszwecke 396 Mill. Rbl. verausgabt worden: der polnische Aufstand allein verursachte 118 Mill. Rbl. Kriegskosten, verschlang mithin zwei Drittel des ganzen damaligen Reichsbudgets. Rußlands Staatsschulden stiegen 1828 bis 1832 von 152 Millionen auf 832 Mill. Rbl. Und obwohl dann eine fast zweiundzwanzigjährige Friedenszeit folgte, die nur durch die Niederwerfung des ungarischen Aufstandes unterbrochen wurde, so war Rußland auch am Ende dieser Friedensepoche nicht imstande, mit seinen ordentlichen Einnahmen seine Ausgaben zu bestreiten. Beispielsweise stellte sich bei dem Staatshaushalte von 1850[1]), der auf 266 Mill. Rbl. veranschlagt war, die Rechnung folgendermaßen:

1. Für die Abtragung der Staatsschuld (Zinsen, Amortisation usw.)	42 666 400	Rbl.	(= 16,04 %)
2. Für das Kriegsministerium . .	103 021 800	„	(= 38,73 %)
3. Für das Marineressort	17 901 800	„	(= 6,73 %)
Summa	163 590 000	Rbl.	(= 61,50 %)

Es blieben somit für alle anderen Bedürfnisse (Inneres, Justiz, Auswärtiges, Finanzen, Ackerbau, Unterricht, Gewerbe, Handel, Wegebau, Generalsynode, Kunst und Wissenschaft) übrig:

102 410 000 Rbl. (= 38,50 %),

eine Summe, die im Hinblick auf die Bedürfnisse des großen Zarenreiches nur winzig genannt werden kann.[2]) So wuchs das jährliche Defizit, zu dessen Deckung neue Anleihen ausgeschrieben werden mußten. Trotz der Strenge bei der Steuerbeitreibung waren im Jahre 1831 doch 38 000 000 Rubel Steuerrückstände zu verzeichnen, die bis zum Jahre 1845 auf 71 000 000 (um 41 %) stiegen.[3]) Bei einer derartigen Finanzlage war an Eisenbahnbauten auf Staatskosten nicht zu denken; weitere An-

[1]) Der erste öffentliche Bericht über den Staatshaushalt des Russischen Reiches wurde vom Finanzminister Graf Reutern im Mai 1862 abgelegt. Die Zahlen für das Jahr 1850 sind dem Werke Blochs entnommen: „Einfluß der Eisenbahnen auf die wirtschaftliche Lage Rußlands", Band V, S. 3, 4, 5. (russ.)

[2]) Die Finanzlage verschlimmerte sich in den fünfziger Jahren durch die für den Krimfeldzug gemachten Aufwendungen noch mehr. In den Jahren 1855 und 1856 wurden im ganzen 394 749 979 Rubel außerordentliche Ausgaben für Kriegszwecke gemacht. (Bloch, Einfluß usw. Bd. V S. 12.

[3]) Nach Skalkowsky, Les ministres des finances de la Russie, Paris, 1891.

Google

leihen im Auslande zu machen, war nicht gut angängig. Hatte man doch eben, im Jahre 1839, eine gefährliche Krisis durchgemacht, in der zwar 427 000 000 Rubel der Staatsschuld getilgt wurden, aber lediglich auf Kosten der Gläubiger, die durch den gesetzmäßig verordneten Zwangskurs des Kreditrubels (1 Kreditrubel = $3^1/_2$ Rubel Assignaten) drei Viertel ihres Guthabens an den Staat verloren. Der Kredit war hierdurch stark erschüttert.

Zu allen diesen wirtschaftlichen, technischen und finanziellen Schwierigkeiten kam noch eine außerordentlich starke Opposition in der Umgebung des Zaren selbst, deren Führer der damalige Finanzminister Graf Kankrin war, zweifellos eine der aufgeklärtesten Persönlichkeiten jener Zeit, echt konservativ und von starrem, absolutistischem Eigensinn. Er war kein Freund der Eisenbahnen,[1]) die er als eine „Modekrankheit" ansah: die Schienenwege verschlängen nur Kapitalien, die Eisenbahnen beförderten nur die Neigung zu überflüssiger Ortsveränderung in der Bevölkerung und zu überflüssigen Geldausgaben, wozu der Russe schon an und für sich neige. Anleihen für derartige Ausgaben müsse man vorzugsweise im Auslande machen, da die heimischen Kapitalien zu nationalen Unternehmungen benutzt werden könnten.[2]) Industrieunternehmungen müßten durch homöopathische Dosen befördert werden, ohne Überstürzung und ohne Übertreibung. Mit der Zeit würde Rußland schon seine Eisenbahnen bekommen, ebenso seinen Freihandel, die Leibeigenen würden emanzipiert werden, wenn das Land und die Bevölkerung nur erst den Standpunkt der gewünschten Freiheit erreicht haben würden: der Geist der Veränderungen befalle die Völker, wie eine Krankheit u. a.

Kankrin, den seine Zeitgenossen den russischen Colbert genannt haben, war als Finanzminister von einer beispiellosen Sparsamkeit, die an Geiz grenzte, Anhänger des Monopols (bei indirekten Steuern), ausgesprochener Gegner aller Aktienunternehmungen: Kreditinstitute dürften nur vom Staate für staatliche finanzielle Zwecke gegründet werden. Er bestritt die Nützlichkeit des Papiergeldes, dessen Notwendigkeit sich erst nach Jahrhunderten herausstellen würde. Er war ein überzeugter Schutzzöllner. Die beiden Hauptgrundsätze seiner Wirtschaftspolitik waren: Steigerung der Zolleinnahmen und Förderung der inländischen Industrie. Durch den Zolltarif von 1822 wurde die Einfuhr von 301 Artikeln und die Ausfuhr von 22 Artikeln verboten, auf die übrigen Waren bei der

---

[1]) S. oben S. 965.

[2]) Eisenbahnen waren also nach Kankrins Ansicht keine nationalen Unternehmungen.

Einfuhr sehr hohe Zölle gelegt.[1]) Weil er besorgte, daß die Eisenbahnen, besonders solche, die nach der Grenze führten, die ausländische Einfuhr begünstigen könnten, wurde er in seiner Opposition gegen Eisenbahnen noch mehr bestärkt. Und während er die inländische Industrie durch hohe Schutzzölle zu fördern suchte, während er zahlreiche Verordnungen erließ und Maßnahmen traf, um Gewerbe und Industrie nach Kräften zu unterstützen und weiter zu entwickeln, setzte er dem Baue von Eisenbahnen einen hartnäckigen Widerstand entgegen, der um so unbegreiflicher erscheint, als ein Mann von so scharfer Beobachtungsgabe, wie Graf Kankrin, sich klar machen mußte, daß für die über ein so großes Gebiet zerstreute russische Industrie gerade die Eisenbahnen die besten Zufuhrstraßen und Absatzwege zu bilden berufen sind. Obwohl er selbst als die wichtigste Aufgabe einer guten Finanzverwaltung bezeichnet hatte, „den Wohlstand des Volkes zu befördern, indem man den nationalen Reichtum vermehrt," so scheint es doch, als ob ihm die erfreulichen Resultate, die sich in England infolge der Entwickelung der Eisenbahnen auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens (Kapitalbildung, Verkehr, Handelsumsatz, Industrieaufschwung) zeigten, völlig entgangen wären.

Angesichts dieser Stellungnahme des Finanzministers zu den Eisenbahnen, und in Erwägung, daß Graf Kankrin der Führer einer großen, in altrussischen Traditionen lebenden Partei war, deren politisches und wirtschaftliches Interesse die Aufrechterhaltung der bestehenden Verhältnisse erforderte, — schließlich in Berücksichtigung aller oben genannten wirtschaftlichen, technischen und finanziellen Schwierigkeiten, die sich dem Eisenbahnbau entgegenstellten, darf man sich nicht wundern, daß

1. weder von einer zielbewußten Eisenbahnpolitik in dieser Periode die Rede sein konnte,
2. noch ein planmäßiger, systematischer Ausbau des Eisenbahnnetzes in Angriff genommen wurde (trotz der vorzüglichen Pläne A. v. Gerstners),
3. noch irgend welche besonderen Wirkungen auf das Wirtschaftsleben Rußlands von den drei bisher gebauten Linien ausgingen.[2])

Daß aber die gänzliche Unvollkommenheit der russischen Verkehrsmittel und die Notwendigkeit des Eisenbahnbaues — auch trotz des Grafen

---

[1]) Die Zolleinnahmen stiegen allerdings von 11 auf 26 000 000 Rubel (250%), vermochten aber zu der Besserung der Finanzen nicht allzuviel beizutragen.

[2]) Irgend welche Nachrichten über Betriebsergebnisse, Leistungen usw. in der Zeit bis 1856 waren auch in der russischen Eisenbahnliteratur nicht zu erlangen gewesen.

Digitized by Google

Kankrin — in einzelnen Kreisen sehr wohl erkannt wurden, ersehen wir aus einer Denkschrift, die im Journal des Ministeriums der Reichsdomänen im Dezember 1847 veröffentlicht wurde. In dieser Denkschrift entwickelt der Domänenminister „die Ursachen, die dem Fortschritte einer verbesserten Landwirtschaft hinderlich sind", und macht dementsprechende Abhülfevorschläge. Er beschäftigt sich u. a. sehr eingehend mit der Frage, warum der Austausch der landwirtschaftlichen Erzeugnisse zwischen den einzelnen Gouvernements so ganz ungenügend ist, erörtert die Getreidepreise in den einzelnen Gouvernements (mit vorwiegend ackerbautreibender oder industrieller Bevölkerung) und in den verschiedenen Jahren (je nach günstigen oder ungünstigen Ernteausfällen), und leitet die Folgen der Mißernte, Teuerung und Hungersnot zum Teil aus dem Fehlen jeglicher Beförderungsmittel her. Auch die vorhandenen Wasserstraßen wären nicht imstande, die fehlenden Landverbindungen zu ersetzen, weil sie im Verhältnisse zu der ungeheuren Ausdehnung des Landes nur einem beschränkten Gebiete zugute kämen.

„Was nun den Landtransport anbetrifft", — so heißt es wörtlich in der Schrift — „so haben wir eine Menge Menschen, die sich dem Ackerbau entziehen und als Fuhrleute ihr Brot verdienen. Bei den großen Entfernungen und den schlechten Wegen aber ist dieses Fuhrwesen nur auf gewisse Ortschaften und Gegenstände beschränkt, welche letztere mehr oder weniger von den Fabriken geliefert werden, zu Frachtpreisen, bei denen der Getreidehandel nicht bestehen kann. Im Jahre 1846 mußte für die Reichsbauern des Gouvernements Pskow Getreide aus dem Orelschen gebracht werden: der Frachtpreis auf dieser Strecke von etwa 600 Werst betrug mehr als 4 Silberrubel für den tschetwertj.[1]) Für eine Getreidelieferung von Balta nach Odessa (182 Werst) mußte 1 Rubel 75 Kopeken für den tschetwertj gezahlt werden und von Beresow nach Odessa (80 Werst) 1 Rubel, d. h. mehr als die dreifache Fracht auf den Eisenbahnen. Für eine Sendung von Nikopol nach Odessa (320 Werst) war kein Fuhrmann zu finden, der den Transport für 3,50 Rubel für den tschetwertj übernehmen wollte."

„Zunahme der Bevölkerung und Futterteuerung machen große Transporte unmöglich. So bauten beispielsweise sonst die Gouvernements Charkow, Tschernigoff und selbst Poltawa hauptsächlich Weizen, den sie mit ansehnlichem Gewinn nach Odessa verkauften. Später, als Neurußland sich mehr bevölkerte, als infolgedessen der Boden mehr bebaut wurde, und die Fuhrleute ihr Zugvieh nicht mehr überall frei weiden lassen konnten, sondern jede Handvoll Heu mit barem Gelde bezahlt werden

[1]) 1 tschetwertj = 2,1 hl.

Digitized by Google

mußte, da sahen sich die Kleinrussen genötigt, den Weizenbau aufzugeben und sich auf Roggen zu beschränken, mit Verlust aller der Vorteile, die ihnen ehedem so reichlich zuflossen."

„Die kräftigen Maßregeln zur Instandsetzung der Wege haben in neuester Zeit schon viel zur Verbesserung der administrativen und kommerziellen Verhältnisse beigetragen; allein bei unseren immer noch sehr großen Entfernungen können die gewöhnlichen Wege — man möge sie in einem noch so guten Zustande erhalten — dennoch nicht zum wohlfeilen und schnellen Transport großer Lasten, wie z. B. der Feldprodukte, beitragen: denn uneingedenk der Transportkosten, die den Wert des Getreides selbst weit übersteigen, ist es auch physisch unmöglich, in außerordentlichen Fällen so viel Fuhren zusammenzubringen, als nötig sind, um 2 bis 3 000 000 tschetwertj auf einer Strecke von 1000 Werst zu befördern und noch dazu, wie dies gewöhnlich der Fall ist, im Herbst. Es ist mithin klar, daß das ganze Mißverhältnis des Getreideverbrauchs und des Getreidehandels und alle daraus für den Landbau entstehenden Nachteile Folgen der weiten Entfernungen und also auch der mit der Beförderung verbundenen Schwierigkeiten sind."

Die Denkschrift erwähnt sodann den Wettbewerb, der damals (1847) bereits der russischen Getreideausfuhr von seiten Ägyptens, der Türkei, der Donaufürstentümer, Indiens, vor allem aber Nordamerikas erwuchs, und gelangt schließlich zu der Forderung, daß die Hindernisse, die sich dem Absatze russischer Produkte entgegenstellen, so bald als möglich aus dem Wege zu räumen wären, „d. h. daß die Beschwerlichkeit der Entfernungen zu überwinden und das Getreide schneller und zu möglichst wohlfeilen Preisen in die Häfen zu schaffen wäre". Für diesen Zweck dürfen weder Opfer noch selbst Anleihen gescheut werden; denn Anleihen zu industriellen Zwecken, bei zunehmendem Staatswohlstande, dienen der Industrie und dem Nationalreichtum zum Heile. England habe zur Beschleunigung seiner Kommunikationen für Eisenbahnanlagen 800 Millionen Silberrubel angewendet und sei im Begriff, ebensoviel noch für neue Bahnen auszugeben. Wenn man in England auf einer Fläche von 3 500 Quadratmeilen (was nicht mehr sei, als der Flächeninhalt des Gouvernements Ssaratow) die Eisenbahnen so hoch schätze, daß man kein Geld für deren Anlage spare, so müsse doch für Rußland daraus, wenn solche Bahnen wenigstens auf allen Hauptverbindungslinien hergestellt würden, ein ungleich größerer Vorteil entspringen, indem dann die Entfernungen verschwinden müssen, die jetzt dem Absatze unserer Produkte unüberwindliche

Digitized by Google

Hindernisse entgegenstellen und unseren Landbau nicht zum Flor kommen lassen.

Es sollten noch zehn Jahre vergehen, bevor die in der angeführten Denkschrift ausgesprochenen dringenden Wünsche sich allmählich verwirklichen sollten.

Am 15. Februar 1851 erließ der Zar Nikolai einen Ukas, durch den der Bau einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Warschau auf Staatskosten befohlen wurde; auch hier waren es vorzugsweise politische und militärische Gründe, die den Bau dieser Linien angeregt haben. Denn sie stellt die kürzeste Verbindung einerseits mit Warschau, sodann aber auch mit der preußischen Grenze her. Bis zum Jahre 1854 war der Bau bis Gatschina fortgeschritten, 18 Millionen Rubel waren für diese 42,2 Werst lange Strecke bereits verausgabt worden, als die Verhältnisse der auswärtigen Politik die Fortsetzung des Baues unmöglich machten. Der Krimkrieg (1854—1856) nahm alle Kräfte des Reiches in Anspruch und ließ weder Zeit noch Geld für Eisenbahnbauten übrig.

So sehen wir beim Ausbruche des Krimkrieges das russische Eisenbahnnetz in folgender Ausdehnung:

1. Staatsbahnen:
   a) St. Petersburg—Moskau . . . . . } 954 Werst.
   b) St. Petersburg—Gatschina . . . . . }
   c) Warschau—Wien . . . . . }
2. Privatbahn:
   St. Petersburg—Zarskoje Sselo . . . . . 25 „

zusammen 979 Werst.

Für den Zeitraum von 1838—1854, das sind 16 Jahre, ergiebt es eine Bautätigkeit von 61,1 Werst im Jahr.

Das Verhältnis von Staatsbahnen und Privatbahnen war

39 : 1, oder

Staatsbahnen: 99,9 %, Privatbahnen 0,1 %.

Damals besaßen:

Großbritannien	13 419 km	Staatsbahnen:	—
		Privatbahnen:	alle
Deutschland	8 289 „	Staatsbahnen:	4 589,8
		Privatbahnen:	3 699,2
Frankreich	5 529 „	Staatsbahnen:	383
		Privatbahnen:	5 146
Vereinigte Staaten von Amerika	29 569 „	Staatsbahnen:	—
		Privatbahnen:	alle

Digitized by Google

In Deutschland war schon damals der Gedanke des Staatsbahnsystems so vorherrschend, daß 53 % sämtlicher Bahnen dem Staate gehörten oder von ihm betrieben wurden, während in England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika ausschließlich, in Frankreich fast ausschließlich die Privatunternehmung das Feld beherrschte. Wenn in Rußland in der Mitte der fünfziger Jahre 99 % sämtlicher Bahnen vom Staate betrieben wurden, so ist das nicht etwa daraus zu erklären, daß die Erkenntnis von der Bedeutung des staatlichen Betriebes bereits damals durchgedrungen war, sondern vielmehr daraus, daß sich kein Privatkapital fand, das, durch Aussicht auf günstige Rentabilität angelockt, den Bau und Betrieb der Bahnen übernommen hätte, sodaß der Staat gezwungen war, wenn überhaupt mit dem Eisenbahnbau begonnen werden sollte, selber die Initiative zu ergreifen. Daß er hierbei mit ganz besonderen Schwierigkeiten auf politischem, wirtschaftlichem und finanziellem Gebiete zu kämpfen hatte, geht aus dem bisherigen Gange der russischen Eisenbahnpolitik zur Genüge hervor.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

Die Privateisenbahngesetzgebung in Japan.

Am 1. Oktober 1900 sind in Japan zwei für das Eisenbahnwesen wichtige Gesetze in Kraft getreten, die hier in Übersetzung abgedruckt werden sollen.

1. Privateisenbahngesetz.

Dem Privateisenbahngesetz unterliegen alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Privateisenbahnen, soweit sie nicht unter die Bestimmungen für Kleinbahnen oder andere Spezialgesetze fallen (Art. 1). Privatbahnen, die der ausschließlichen Benutzung durch einzelne Personen oder Gesellschaften dienen, finden im Verordnungswege besondere Regelung (Art. 91). Die Gesetze, die bisher auf Privateisenbahnen Anwendung fanden — die Privateisenbahnverordnung und das Gesetz No. 4 vom 28. Jahre Meiji (1895) — sind aufgehoben (Art. 98); für die schon bestehenden Gesellschaften sind Übergangsvorschriften (Art. 92—96) erlassen. Subsidiär — soweit das Gesetz keine Vorschriften enthält — finden das Handelsgesetzbuch und seine Nebengesetze auch auf Privateisenbahngesellschaften Anwendung (Art. 97).

Durch das Gesetz werden dem Verkehrsminister als Organ der Staatsgewalt die weitgehendsten Befugnisse den Eisenbahngesellschaften gegenüber eingeräumt, er wirkt nicht nur bei der Gründung der Gesellschaft mit, sondern übt zu jeder Zeit eine eingehende Kontrolle über sie aus, alle wichtigen Beschlüsse unterliegen seiner Genehmigung.

Wenn eine Privatbahn gebaut werden soll, so hat der Minister zunächst eine vorläufige Genehmigung zu erteilen (Art. 2—6), die von den Gründern unter Vorlage der zur allgemeinen Orientierung über das geplante Unternehmen erforderlichen Unterlagen (Art. 2) beantragt werden muß. Der Minister bestimmt in der vorläufigen Genehmigung, — die er erteilt, wenn er nach oberflächlicher Prüfung keine Bedenken hat (Art. 4) — eine Frist, innerhalb der die endgültige Genehmigung eingeholt werden muß, wenn die vorläufige Genehmigung nicht verfallen

Digitized by Google

soll (Art. 5). Nun treten die Gründer an die eigentliche Gründung der Gesellschaft heran. Um die Solidität des Unternehmens zu sichern, sind besondere Bestimmungen getroffen. Die Gründer müssen mindestens $^3/_{10}$ der Aktien übernehmen (Art. 8). Die Übernahme der Aktien darf nur durch Barzahlung erfolgen (Art. 9). Die Prospekte des Unternehmens sind zu veröffentlichen (Art. 7).

Nach Gründung der Gesellschaft ist die endgültige Genehmigung einzuholen (Art. 10). Dem Antrage sind der Gesellschaftsvertrag und besonders aufgeführte (Art. 10) Schriftstücke beizufügen, aus denen die Gründungsvorgänge und die wichtigsten Einzelheiten des geplanten Unternehmens zu ersehen sind. Nach ihrer Prüfung erteilt der Minister bei befriedigendem Befunde die Genehmigung und bestimmt darin eine Frist für die Vollendung der Bahn oder einzelner ihrer Abschnitte (Art. 13). Die Gesellschaft wird sodann in das Handelsregister eingetragen und kann nunmehr mit der Bauausführung beginnen. Ist der Bau vollendet, so muß beim Minister ein Antrag auf Genehmigung der Betriebseröffnung gestellt werden (Art. 45), dem der Minister nach Prüfung und Abnahme durch seine Kommissare (Art. 46) stattgibt.

Sowohl während des Baues als auch nach der Betriebseröffnung übt der Minister fortwährend seinen Einfluß auf die Gesellschaft aus. Er kann seine Kommissare den Versammlungen der Aktionäre beiwohnen lassen (Art. 18). Jederzeit ist ihm und seinen Beamten Einsicht in die Bücher und den Kassenbestand zu gewähren (Art. 19). Für die Rechnungslegung kann er Vorschriften erlassen (Art. 20). Jeder wichtige Beschluß — Änderung des Vertrages (Art. 21), Erwerbung von Aktien fremder Gesellschaften (Art. 25), Verpachtung des Betriebes an Dritte (Art. 26), Aufnahme von Anleihen (Art. 30), Überlassung von Eisenbahnzubehör an Dritte (Art. 34), Verschmelzung mit einer anderen Gesellschaft (Art. 35), Änderung des Baukostenanschlages (Art. 37) usw. — bedarf seiner Genehmigung. Der Minister kann die Bauausführung durch einen Kommissar überwachen lassen und Änderungen oder sogar gänzliche Einstellung des Baues anordnen (Art. 44). Er kann von der Gesellschaft die Entlassung von ihm nicht geeignet erscheinenden Beamten fordern (Art. 17).

Zu jeder Zeit kann der Minister die Betriebsfähigkeit der Bahn prüfen lassen und die erforderlichen Änderungen vorschreiben (Art. 49, 51). Wenn er es für nötig hält, kann er auf die Privatbahnen die für Staatsbahnen geltenden Vorschriften übertragen (Art. 52). Für die Regelung ihres Betriebes hat die Gesellschaft Vorschriften zu erlassen, die ministerieller Genehmigung unterliegen (Art. 56). Die Festsetzung und Änderung der Tarife (Art. 57, 59, 60) und der Fahrpläne (Art. 62) bedürfen ebenfalls der Genehmigung. Der Minister kann auch Änderungen der

Digitized by Google

Tarife im öffentlichen Interesse von Amts wegen anordnen (Art. 57). Jedes Jahr ist ihm ein Geschäftsbericht vorzulegen (Art. 66).

Um schwindelhaften Gründungen vorzubeugen ist bestimmt, daß Anleihen erst aufgenommen werden dürfen, wenn mindestens einviertel des Aktienkapitals eingezahlt ist (Art. 29), daß das Obligationenkapital nicht höher sein darf, als das Aktienkapital (Art. 31), und daß Dividenden nur verteilt werden dürfen, wenn gewisse Rücklagen zur Tilgung der Anleihen gemacht sind (Art. 32). Die Eisenbahn nebst Zubehör darf nicht verpfändet werden (Art. 33).

Im öffentlichen Interesse ist die Gesellschaft verpflichtet, anderen Bahnen Anschlüsse zu gewähren und die Kreuzung ihres Bahnkörpers durch sie zu dulden (Art. 53—55). Für die niedrigste Wagenklasse ist ein Höchsttarifsatz festgesetzt (Art. 58). In einzelnen Fällen muß die Gesellschaft freie Fahrt oder ermäßigte Fahrpreise gewähren (Art. 68, 69, 70). Der Militärverwaltung muß sie sich in Krieg und Frieden zur Verfügung stellen (Art. 71). Nach 25 Jahren seit der endgültigen Genehmigung des Bahnbaues kann der Staat die Bahn für einen bestimmten, nach dem Kurswert der Aktien zu berechnenden (Art. 73) Preis erwerben (Art. 72).

Wenn die Eisenbahngesellschaften den ihnen durch das Gesetz oder durch ministerielle Anordnung auferlegten Verpflichtungen nicht nachkommen, so stehen dem Staate mannigfaltige Zwangsmittel zur Verfügung, so die Beschlagnahme von Geldeinnahmen (Art. 77), die Entlassung des Vorstandes oder anderer Beamten (Art. 80), die Übertragung des Betriebes an Dritte (Art. 80), die Widerrufung der Genehmigung (Art. 80), die Versteigerung der Bahn (Art. 81, 82) und endlich Geldstrafen (Art. 84—90).

Dieses sind die wesentlichsten Bestimmungen des Gesetzes. Im großen und ganzen entspricht es inhaltlich dem preußischen Eisenbahngesetze vom 3. November 1838, einige Vorschriften beider Gesetze decken sich sogar ziemlich genau.[1])

Der Einfluß, den sich die Staatsgewalt den Privatbahngesellschaften gegenüber vorbehalten hat, ist aber im japanischen Gesetz weit größer als im preußischen. In Japan ist der Minister nach dem Gesetz in der Lage, die Bahngesellschaften in ihrer Bewegungsfreiheit erheblich zu beschränken. Ob der Privatunternehmungsgeist sich künftig in Japan auf die Dauer

[1]) Vergl. u. a. im preußischen Eisenbahngesetze:

§ 1. Erste Einreichung, § 4. endgültige Genehmigung, § 8. Bestandteile der Bahn, § 22. Eröffnung des Betriebes, § 42. Rückkaufsrecht, § 45. Verpflichtung, Anschlüsse zu dulden, § 46. ständige Aufsicht durch Ministerialkommissare.

des Bahnbaues annehmen wird, dürfte nicht zum wenigsten davon abhängen, ob die Staatsgewalt diese ihr eingeräumte, fast uneingeschränkte Macht maßvoll oder rücksichtslos handhaben wird.

II. Die Betriebsordnung.

Auf das zweite Gesetz paßt der Name „Betriebsordnung" nur ungenau. Es enthält nur einige allgemeine Bestimmungen über die Beförderung auf der Bahn (Teil I), die Eisenbahnbediensteten (Teil II) und Vorschriften für das Publikum (Teil III). Das wichtigste in diesem Gesetze ist, daß die Regierung ermächtigt wird, im Verordnungswege Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung der Bahn und den Betriebsdienst (Art. 1) und den Eisenbahntransport (Art. 2) zu erlassen.

Das Gesetz findet nur auf Privatbahnen Anwendung, die dem Privateisenbahngesetze unterliegen (Art. 44).

Der erste Teil des Gesetzes enthält Bestimmungen, die denen der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung ähnlich sind.

Die Gesellschaften sind zur Beförderung von Gütern verpflichtet, sofern nicht besondere Ausnahmen zugelassen sind (Art. 6, 7, 8).[1]) Für die Beförderung von kranken Personen (Art. 4) und explosiven Stoffen (Art. 5) sind besondere Bestimmungen getroffen.[2]) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge der Auflieferung statt, wenn nicht zwingende Betriebsgründe entgegenstehen[3]) (Art. 9). Die Lösung einer gültigen Fahrkarte gibt Anspruch auf Beförderung, soweit Platz vorhanden ist (Art. 15).[4]) Für die Rückzahlung des Fahrpreises sind Bestimmungen getroffen, für den Fall, daß die Reise vor Antritt aufgegeben wird (Art. 16) oder infolge von Naturereignissen unmöglich wird (Art. 17).[5])

Die Eisenbahn haftet für Verlust und Beschädigung aufgelieferter Güter. Bei Tieren und Wertsachen ist diese Haftung durch besondere Leistungen des Versenders bedingt (Art. 11, 12). Für Gepäck ist eine Höchstgrenze der Haftung vorgesehen (Art. 13).[6]) Die Schadensersatzforderungen verjähren in einem Jahre[7]) (Art. 14).

Dies sind die wichtigsten Bestimmungen des ersten Abschnitts des Gesetzes. Die übrigen Vorschriften für den Eisenbahntransport werden in der Verkehrsordnung enthalten sein.

---

[1]) Vgl. § 6 Eis.-V.-O.
[2]) Vgl. § 20, 50 A 4 Eis.-V.-O.
[3]) Vgl. § 56 Abs. 4 Eis.-V.-O.
[4]) Vgl. § 14 Eis.-V.-O.
[5]) Vgl. § 26 Eis.-V.-O.
[6]) Vgl. § 34 (4) Eis.-V.-O.
[7]) Vgl. § 91 (1) Eis.-V.-O.

Digitized by Google

Der zweite Abschnitt betrifft die Eisenbahnbeamten und -bediensteten. Es wird bestimmt, daß die Anstellungsverhältnisse dieser Angestellten im Verordnungswege geregelt werden sollen (Art. 19). Über die Pflichten der Eisenbahnbediensteten (Art. 20) und das Disziplinarverfahren bei Verfehlungen (Art. 23) haben die Eisenbahngesellschaften Vorschriften zu erlassen, die ministerieller Genehmigung unterliegen.

Im übrigen setzt das Gesetz noch Strafen für einige Delikte von Eisenbahnbediensteten fest, z. B. für unpassendes Benehmen (Art. 24), pflichtwidrige Sicherheitsgefährdung (Art. 25), Duldung von Überfüllung von Eisenbahnwagen (Art. 26), Mißbrauch der Amtsstellung zu betrügerischen Handlungen (Art. 27) und andere mehr.

Der letzte Teil der Betriebsordnung enthält einige Strafbestimmungen für Delikte der Reisenden oder des Publikums. Sie entsprechen im wesentlichen den in der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands enthaltenen Strafbestimmungen. Hervorzuheben sind folgende Delikte:

Fahrgeldhinterziehung (Art. 29), Frachthinterziehung (Art. 30), Besteigen in Bewegung befindlicher Wagen (Art. 33);[1]) unbefugtes Heben des Alarmsignals (Art. 32), Rauchen im Nichtraucherabteil (Art. 33), Ungebühr auf Eisenbahngebiet (Art. 35, 36, 37, 39, 40), Beschädigung von Signalen (Art. 36),[2]) Verleitung von Eisenbahnangestellten zu Dienstwidrigkeiten (Art. 38). Endlich werden den Eisenbahnangestellten gewisse Befugnisse zur Ausübung der Bahnpolizei beigelegt,[3]) insbesondere das Recht, in gewissen Fällen Personen aus dem Bahngebiet zu verweisen (Art. 42) oder festzunehmen (Art. 43).

Wir lassen nunmehr eine wörtliche Übersetzung der uns in englischer Sprache zugegangenen beiden Gesetze folgen:

1. Privateisenbahngesetz.

Artikel 1.

Alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Privateisenbahnen unterliegen diesem Gesetz, soweit sie nicht unter die Bestimmungen für Kleinbahnen oder unter andere Spezialgesetze fallen.

Wenn eine Privateisenbahn für eigene Zwecke Zweiglinien baut, so findet dieses Gesetz auf diese auch dann Anwendung, wenn sie dem öffentlichen Verkehr nicht dienen.

---

[1]) Vgl. § 61 der B.-O.
[2]) Vgl. § 60 der B.-O.
[3]) Vgl. § 63 der B.-O.

Digitized by Google

Artikel 2.

Wenn eine Privateisenbahngesellschaft gegründet werden soll, so ist bei dem zuständigen Staatsminister die Erteilung einer vorläufigen Genehmigung nachzusuchen. Dem Antrag sind folgende Schriftstücke beizufügen:

1. eine allgemeine Übersicht über das geplante Unternehmen (Prospekt);
2. der vorläufige Gesellschaftsvertrag;
3. ein Nachweis der Gemeinnützigkeit des Unternehmens;
4. allgemeine Vorarbeiten mit Lageplänen und Längs- und Querschnitten der Bahn;
5. eine allgemeine Veranschlagung der Baukosten;
6. eine Veranschlagung der Betriebseinnahmen und -ausgaben nebst Erläuterung.

Der Prospekt muß die Unterschriften und die Siegel der Gründer tragen.

Artikel 3.

Der Minister kann noch die Vorlage anderer als der im Artikel 2 aufgeführten Schriftstücke, Pläne und Zeichnungen anordnen, wenn er dies zur Prüfung für erforderlich erachtet.

Artikel 4.

Wenn der Minister nach eingehender Prüfung des Gesuchs keine Bedenken gegen das Unternehmen im allgemeinen hat, so erteilt er die vorläufige Genehmigung.

Artikel 5.

Bei Erteilung der vorläufigen Genehmigung ist eine Frist festzusetzen, innerhalb der die endgültige Genehmigung nachzusuchen ist. Wird diese Frist nicht eingehalten, so verfällt die vorläufige Genehmigung, es sei denn, daß aus wichtigen Gründen eine Fristverlängerung zugestanden worden ist.

Artikel 6.

Der Minister kann im öffentlichen Interesse Änderungen des Inhalts des Gesuchs vorschreiben oder die vorläufige Genehmigung nur bedingungsweise erteilen. Werden diese Bedingungen nicht erfüllt, so verfällt die Genehmigung.

Artikel 7.

Sobald den Gründern die vorläufige Genehmigung erteilt ist, können sie den Gesellschaftsvertrag aufstellen und durch Veröffentlichung des Prospekts zur Zeichnung der Aktien einladen. Der Gesellschaftsvertrag muß dem vorläufigen Gesellschaftsvertrag entsprechen.

In der im Abs. 1 erwähnten Veröffentlichung ist mitzuteilen, daß die Genehmigung auf Grund dieses Gesetzes erteilt ist, der Tag der Genehmigung ist anzugeben, ferner ist mitzuteilen, daß jedem Zeichner die vorläufige Genehmigung und der Gesellschaftsvertrag vorgelegt werden müssen.

Artikel 8.

Die Gründer müssen wenigstens $^3/_{10}$ aller Aktien übernehmen.

Digitized by Google

Artikel 9.

Die Aktien dürfen nur durch Barzahlung erworben werden.

Artikel 10.

Sobald die Gründer alle Aktien übernommen haben, oder die konstituierende Hauptversammlung ordnungsmäßig geschlossen ist, haben die Direktoren die endgültige Genehmigung bei dem Minister nachzusuchen.

Dem Antrag sind folgende Schriftstücke und Pläne beizufügen:

1. der Gesellschaftsvertrag;
2. ein Verzeichnis der Bauwerke;
3. ausführliche Vorarbeiten mit Plänen und Schnitten;
4. eine Veranschlagung der Baukosten;
5. eine Abschrift des Prospekts;
6. eine Abschrift der vorläufigen Genehmigung;
7. wenn die Gründer alle Aktien selbst übernommen haben, eine Abschrift des vom Aufsichtsrat dem Gericht erstatteten Berichts und der Entscheidung des Gerichts über diese Berichterstattung;
8. wenn zur Aktienzeichnung aufgefordert worden ist, eine Abschrift der Zeichenliste, eine Zusammenstellung der von den Gründern, den Direktoren, Inspektoren oder dem Aufsichtsrat an die konstituierende Hauptversammlung erstatteten Berichte und ein Protokoll über diese Versammlung und ihre Beschlüsse.

Artikel 11.

Die vorläufige oder endgültige Genehmigung der Verlängerung einer Eisenbahnlinie darf nur auf Grund eines Beschlusses der Hauptversammlung der Aktionäre nachgesucht werden, der in Gemäßheit der Vorschriften über Änderung des Gesellschaftsvertrages gefaßt worden ist.

Dem Gesuche (Abs. 1) ist ein Gesuch um Genehmigung der Änderung des Gesellschaftsvertrages beizufügen.

Artikel 12.

Wenn die konstituierende Hauptversammlung beschlossen hat, von der Gründung der Gesellschaft Abstand zu nehmen, so ist die vorläufige Genehmigung dem Minister zurückzureichen.

Artikel 13.

Wenn der Minister nach Prüfung der im Art. 10 aufgeführten Schriftstücke das Gesuch für einwandsfrei erachtet, so erteilt er die endgültige Genehmigung.

In der Genehmigung ist eine Frist für die Vollendung des Baues zu bestimmen; sie kann auch für die Fertigstellung einzelner Abschnitte des Baues besonders bestimmt werden.

Im öffentlichen Interesse kann der Minister die endgültige Genehmigung bedingungsweise erteilen.

Artikel 14.

Bei der Eintragung in das Handelsregister müssen die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs beachtet und außerdem der Tag der endgültigen Genehmigung eingetragen werden.

Mit diesem Tage beginnt die Frist, innerhalb der die Eintragung zu bewirken ist.

Artikel 15.

Von der erfolgten Eintragung ist der Minister alsbald zu benachrichtigen.

Artikel 16.

Die endgültige Genehmigung verfällt, wenn die Eintragung nicht innerhalb einer Frist von 6 Monaten bewirkt ist.

Artikel 17.

Die Gesellschaft hat die technische Leitung des Unternehmens einem oder mehreren technischen Beamten zu übertragen; wenn der Minister sie nicht für geeignet hält, kann er von der Gesellschaft ihre Entlassung fordern.

Artikel 18.

Der Minister kann erforderlichenfalls seine Kommissare beauftragen, einer Versammlung der Aktionäre beizuwohnen.

Artikel 19.

Er kann die Geschäftsbücher und das Vermögen der Gesellschaft durch seine Beamten prüfen lassen. Diese sind berechtigt, den Kassenbestand, die übrigen Aktiva, die Bücher und alle anderen Papiere der Gesellschaft zu prüfen und vom Vorstande oder anderen Beamten und Bediensteten Auskunft zu fordern.

Artikel 20.

Der Minister kann Vorschriften für die Rechnungslegung der Gesellschaft erlassen.

Artikel 21.

Der Beschluß einer Änderung des Gesellschaftsvertrages unterliegt der Genehmigung des Ministers.

Der Vertrag darf nicht im Widerspruch mit den Bedingungen stehen, unter denen die endgültige Genehmigung erteilt ist.

Artikel 22.

Wenn die Eintragung einer Änderung des Gesellschaftsvertrages erfolgt, so ist auch der Tag der Genehmigung der Änderung einzutragen.

Artikel 23.

Mit Genehmigung des Ministers darf die Gesellschaft ihr Kapital für die Vergrößerung ihres Eisenbahnnetzes oder andere Verbesserungsarbeiten selbst vor Einzahlung des Gesamtbetrages der Aktien erhöhen.

Artikel 24.

Die Gesellschaft darf andere geschäftliche Unternehmungen nur mit Genehmigung des Ministers beginnen.

Artikel 25.

Sie darf Aktien anderer Eisenbahngesellschaften nur mit Genehmigung des Ministers erwerben oder in Pfand nehmen.

Digitized by Google

Artikel 26.

Die Gesellschaft darf nur auf Beschluß der Hauptversammlung und mit Genehmigung des Ministers ihre Eisenbahn verpachten oder den Betrieb Dritten übertragen.

Der Beschluß ist nur gültig, wenn die Vorschriften beobachtet sind, die für die Änderung des Gesellschaftsvertrages gegeben sind.

Eine Gesellschaft, die den Betrieb der Bahn übernommen hat, ist für ihn den staatlichen Aufsichtsbehörden gegenüber verantwortlich.

Artikel 27.

Der Vorstand und die übrigen Beamten und Bediensteten der Gesellschaft sind verpflichtet, der Aufsichtsbehörde auf Verlangen Auskunft zu erteilen.

Artikel 28.

Die Gesellschaft hat ein Eisenbahnregister zu führen. Die näheren Bestimmungen über dieses Register werden im Verordnungswege erlassen werden.

Artikel 29.

Die Aufforderung zur Zeichnung von Schuldverschreibungen unterliegt ministerieller Genehmigung. Die öffentliche Bekanntmachung dieser Aufforderung muß den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs entsprechen und den Tag der ministeriellen Genehmigung angeben. Vor Einzahlung von mindestens einem Viertel des Aktienkapitals darf zur Zeichnung von Schuldverschreibungen nicht aufgefordert werden.

Artikel 30.

Die Aufnahme von Anleihen unter Verpfändung der Eisenbahn nebst Zubehör unterliegt ministerieller Genehmigung. Sie erfordert einen Beschluß, der nach den für Änderung des Gesellschaftsvertrages bestehenden Vorschriften gefaßt ist.

Artikel 31.

Der Gesamtbetrag dieser Schuldverschreibungen darf den Gesamtbetrag des Aktienkapitals nicht überschreiten.

Artikel 32.

Die Gesellschaft darf eine Dividende erst nach Verzinsung und vorschriftsmäßiger Tilgung der Schuldverschreibungen und sonstigen Anleihen verteilen.

Artikel 33.

Die Eisenbahn nebst Zubehör darf nicht verpfändet werden.

Artikel 34.

Für das Verleihen oder Überlassen von Eisenbahnzubehör ist die Genehmigung des Ministers erforderlich. Hierüber werden noch besondere Vorschriften erlassen werden.

Artikel 35.

Zur Verschmelzung mit einer anderen Gesellschaft bedarf die Gesellschaft ministerieller Genehmigung. Eine Eisenbahngesellschaft, die nach der Ver-

Digitized by Google

schmelzung weiterbesteht, oder eine infolge letzterer gegründete Gesellschaft tritt in die Rechte und Pflichten der aufgelösten Gesellschaft ein, es sei denn, daß der Minister bedingungsweise genehmigt hat, daß diese Rechte und Pflichten geändert werden.

Artikel 36.

Änderungen des Bauplans und etwaige Ergänzungsbauten bedürfen ministerieller Genehmigung.

Artikel 37.

Änderungen des Baukostenanschlags unterliegen ministerieller Genehmigung

Artikel 38.

Die Vorschriften über die Bauausführung unterliegen einer Änderung, wenn die jetzt geltenden Bestimmungen über den Bau von Eisenbahnen inzwischen eine Änderung erfahren sollten.

Artikel 39.

Der Bau muß innerhalb 6 Monate nach dem Tage der Eintragung der Gründung begonnen und innerhalb der in der endgültigen Genehmigung vorgeschriebenen Frist vollendet werden. Für den Fall einer Verlängerung der Eisenbahnlinie ist die Zeit für den Anfang des Baues von dem Tage der endgültigen Genehmigung an zu rechnen.

Wenn infolge von Naturereignissen oder anderen unabwendbaren Ursachen der rechtzeitige Beginn oder die rechtzeitige Vollendung des Baues unmöglich ist, so ist eine Fristverlängerung nachzusuchen. Das Gesuch ist binnen einem Monat von dem Tage an vorzulegen, an welchem die Ereignisse oder Ursachen zu bestehen aufgehört haben.

Wenn die Gesellschaft infolge von wichtigen, von ihr nicht verschuldeten Gründen es für unmöglich hält, den Bau innerhalb der festgesetzten Frist zu beginnen oder zu vollenden, so ist vor Ablauf der Frist eine Fristverlängerung nachzusuchen. Die Fristverlängerungen dürfen zusammen die ursprünglich festgesetzte Frist um nicht mehr als die Hälfte überschreiten. Wenn infolge des Inkrafttretens von Gesetzen oder Bestimmungen Teile der Bauausführung geändert werden sollen, oder wenn die Änderung auf Anordnung oder mit Genehmigung des Ministers erfolgt, so ist ein neues Gesuch um Festsetzung einer Vollendungsfrist einzureichen. Dieses Gesuch ist innerhalb eines Monats nach dem Tage des Inkrafttretens der Bestimmungen oder der Anordnung des Ministers vorzulegen. Wenn die Änderung mit Genehmigung des Ministers vorzunehmen ist, so ist das Gesuch um Fristverlängerung gleichzeitig mit dem Gesuch um Genehmigung der Änderung der Bauausführung einzureichen.

Artikel 40.

Die Spurweite beträgt 3 Fuß 6 Zoll, es sei denn, daß eine Abweichung von dieser Regel besonders genehmigt ist.

Artikel 41.

Das Eisenbahngelände besteht aus:

1. dem Bahnkörper;

Digitized by Google

2. dem Gelände zum Bau von Stationen, Signalstationen, Wagenschuppen, Güterschuppen usw.;
3. dem Gelände zum Bau von Dienstwohnungen für Eisenbahnbeamte oder Bedienstete, deren Dienst ihre ständige Anwesenheit auf dem Eisenbahngelände erfordert, oder zum Bau von Unterkunftsräumen für Eisenbahnbeamte und -bedienstete, die im Verkehr oder Betrieb beschäftigt sind;
4. dem Gelände für Werkstätten zur Reparatur oder zum Bau des rollenden Materials, der maschinellen Anlagen und der erforderlichen Geräte und Werkzeuge, ferner dem Gelände längs der Bahn zum Bau von Magazinen, zur Aufbewahrung von Eisenbahnmaterial, Werkzeugen und Geräten.

Die Breite des erforderlichen Geländes ist nach dem Bauplan zu bemessen und je nachdem es für Dämme, Einschnitte, Brücken usw. erforderlich ist.

Artikel 42.

Für die Ausführung des Baues ist, soweit öffentliche Straßen, Brücken, Flüsse und Entwässerungsanlagen in Frage kommen, die Genehmigung der zuständigen Regierungsbehörden einzuholen.

Artikel 43.

Wo die Bahnlinie eine öffentliche Straße kreuzt, ist eine Brücke, eine Unter- oder Überführung oder ein Überweg anzulegen. Wo es zur Verhütung von Gefahren notwendig ist, sind eine Hecke, ein Zaun, Schranken, ein Damm oder ein Graben herzustellen oder Wärter anzustellen und alle anderen ausreichenden Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

Artikel 44.

Der Minister kann einen Aufsichtsbeamten zur Überwachung der Bauausführung entsenden. Wenn die Ausführung dem Bauplane, den Gesetzen oder Verordnungen nicht entspricht, kann der Minister den Umbau oder die Einstellung des Baues anordnen.

Artikel 45.

Die Eisenbahn darf dem Verkehr erst eröffnet werden, wenn der Minister hierzu die Genehmigung erteilt hat.

Artikel 46.

Wenn das Gesuch um Genehmigung der Betriebseröffnung gestellt ist, entsendet der Minister einen Kommissar zur Prüfung der Bahnanlage und erteilt die Genehmigung, falls das Ergebnis der Prüfung keinen Anlaß zu Bedenken gibt. Sonst ordnet er die erforderlichen Ausbesserungen an und gibt der Gesellschaft auf, nach ihrer Fertigstellung von neuem die Erlaubnis zur Betriebseröffnung nachzusuchen.

Artikel 47.

Die vorstehenden beiden Artikel finden entsprechende Anwendung, wenn neue oder umgebaute Gebäude für den Verkehr in Benutzung genommen werden sollen.

Digitized by Google

Artikel 48.

Der Minister kann jederzeit den Zustand der Bahn, den Verkehr und Betrieb durch Kommissare prüfen lassen und der Gesellschaft die Ausführung von Verbesserungen aufgeben.

Bei ungenügendem Befund kann er den Betrieb der Bahn oder die Benutzung von Gebäuden untersagen, bis die geforderten Verbesserungen fertiggestellt sind.

Artikel 49.

Wenn ein Umbau oder eine Verbesserung angeordnet worden ist (Art. 44 Abs. 2 und Art. 48), so ist nach Vollendung der Arbeit ein Gesuch um Prüfung und Abnahme an den Minister zu richten.

Artikel 50.

Der Ministerialkommissar kann von dem Vorstande oder den anderen Beamten und Bediensteten Auskünfte verlangen und erforderlichenfalls die Schriftstücke und Zeichnungen prüfen.

Artikel 51.

Der Minister kann die notwendigen Verbesserungen vorschreiben, wenn er die Einrichtungen und Ausrüstungen der Bahn den Anforderungen des Verkehrs nicht für entsprechend erachtet.

Artikel 52.

Zur Sicherheit des Verkehrs kann der Minister auch auf Privateisenbahnen die für Staatsbahnen geltenden Vorschriften übertragen.

Artikel 53.

Wenn die Regierung oder konzessionierte Privatunternehmer beabsichtigen eine neue Linie an die Linie der Gesellschaft anzuschließen, oder sie zu überschreiten, oder eine öffentliche Straße, eine Brücke, einen Graben oder Kanal in ihrer Nähe anzulegen, oder sie mit einem solchen Bau zu kreuzen, so hat die Gesellschaft dieses zu dulden.

Im öffentlichen Interesse kann der Minister der Gesellschaft aufgeben, die Anschluß- und Kreuzungsstationen gemeinsam zu benutzen und notwendige Umbauten anordnen.

Artikel 54.

Wenn die Beteiligten sich über die Verteilung der Kosten für den Betrieb und die Einrichtungen oder für den Umbau ihrer Stationen nicht einigen, so entscheidet der Minister hierüber endgültig.

Artikel 55.

Wenn Landwirte, Fabrikanten oder Kaufleute an die Bahnlinie zur Beförderung ihrer Erzeugnisse und Güter eine Eisenbahn anschließen wollen, so hat die Gesellschaft dies zu dulden, es sei denn, daß wichtige Gründe dagegen vorliegen.

Wenn sich die Beteiligten nicht einigen können, entscheidet der Minister auf Antrag endgültig hierüber.

Digitized by Google

Artikel 56.

Die Gesellschaft hat Bestimmungen zur Regelung ihres Betriebes aufzustellen und hierzu die Genehmigung des Ministers einzuholen. Auch bedarf jede Änderung dieser Bestimmungen der Genehmigung.

Artikel 57.

Die Gesellschaft hat die Frachtsätze und Fahrpreise festzusetzen und hierzu die Genehmigung des Ministers einzuholen. Jede Änderung dieser Tarife bedarf ministerieller Genehmigung.

Im öffentlichen Interesse kann der Minister eine Änderung der Tarife von Amts wegen vorschreiben.

In der öffentlichen Bekanntmachung einer Tariferhöhung ist der Tag der Genehmigung der Erhöhung anzugeben.

Artikel 58.

Das Fahrgeld für die in der niederen Wagenklasse fahrenden Reisenden darf 2 Sen für die Meile nicht übersteigen, für eine Entfernung von weniger als 2 Meilen kann jedoch das Fahrgeld auf 4 Sen erhöht werden.

Im Falle der Ermäßigung der Fahrpreise und Frachtsätze auf die Hälfte (§ 69 und 70) oder bei der Festsetzung der Tarife nach der Meilenzahl dürfen die Sätze auf volle Sens nach oben abgerundet werden.

Artikel 59.

Die Gesellschaft hat die Grundsätze, nach denen Tarifermäßigungen gewährt werden, vorher festzustellen. Hierfür, sowie für jede spätere Änderung ist die Genehmigung des Ministers einzuholen.

Wenn eine Ermäßigung abweichend von diesen Bestimmungen bewilligt werden soll, so ist die Genehmigung des Ministers einzuholen.

Artikel 60.

Der Minister kann für die Berechnung der Tarife, für die Klassifikation der Güter, für die Form der Veröffentlichung der Tarife u. dgl. Bestimmungen treffen.

Artikel 61.

Ohne Genehmigung des Ministers darf die Gesellschaft andere Beträge, welcher Art sie auch sein mögen, als die für den Eisenbahntransport festgesetzten, nicht erheben.

Artikel 62.

Die Gesellschaft hat die Zahl der zu befördernden Züge und ihre Abfahrt- und Ankunftzeit festzusetzen und hierzu die Genehmigung des Ministers einzuholen. Jede Änderung des Fahrplans bedarf ministerieller Genehmigung.

Im öffentlichen Interesse kann der Minister die Arten der Züge, ihre Abfahrt- und Ankunftzeit und ihre Zahl festsetzen und die Gesellschaft anweisen, dementsprechend zu verfahren.

Artikel 63.

Der Minister kann die Gesellschaft veranlassen, mit anderen Bahnen Anschluß- und Durchgangsverkehr einzurichten.

Digitized by Google

Artikel 64.

Wenn ein solcher Verkehr zwischen zwei oder mehreren Privatbahnen eingeführt werden soll, und diese sich über die Änderung der Einrichtungen, das Verfahren beim Übergang der Güter, die Frachtsätze und die Erstattung der Ausgaben nicht einigen können, entscheidet der Minister auf Antrag endgültig.

Er hat auch die Entscheidung, wenn beim Anschluß- oder Durchgangsverkehr zwischen Staats- und Privatbahnen keine Einigung erzielt wird.

Artikel 65.

Jeder Unfall, der sich auf der Bahn zugetragen hat, ist dem Minister nach den von ihm erlassenen Vorschriften zu melden. Er kann einen Kommissar zur Untersuchung des Unfalls entsenden.

Erforderlichenfalls kann die Gesellschaft angewiesen werden, den tatsächlichen Zustand an der Unfallstelle unverändert zu lassen.

Der Kommissar kann den Vorstand oder andere Beamte und Bedienstete der Gesellschaft vorladen und sie über den Unfall vernehmen und auch andere Maßregeln zur Aufklärung der Angelegenheit ergreifen.

Artikel 66.

In jedem Geschäftsjahr hat die Gesellschaft einen Geschäftsbericht auszuarbeiten und dem Minister innerhalb einer Woche nach Schluß der ordentlichen Hauptversammlung der Aktieninhaber vorzulegen.

Artikel 67.

Sie hat nach Maßgabe der ministeriellen Vorschriften statistische Aufzeichnungen vorzulegen.

Artikel 68.

Den in Eisenbahnangelegenheiten reisenden Staatsbeamten ist freie Eisenbahnfahrt zu gewähren, wenn sie mit einem von der Staatsaufsichtsbehörde ausgestellten Ausweise versehen sind.

Artikel 69.

Offiziere, Beamte des Heeres und der Marine und Polizeioffiziere, die in dienstlichen Angelegenheiten reisen, ferner Pferde, Schußwaffen, Munition, Proviant, Uniformen, Lagereinrichtungen, Schaufeln, militärische Geräte usw., die ausweislich einer Bescheinigung für Dienstzwecke bestimmt sind, sind zu halben Tarifsätzen zu befördern.

Artikel 70.

Gefangenentransporte und die sie begleitenden Beamten sind zu halben Tarifsätzen zu befördern.

Artikel 71.

Die Gesellschaft hat in Gemäßheit der bestehenden Gesetze und Verordnungen die Eisenbahn der Militärverwaltung in Krieg und Frieden zur Verfügung zu stellen.

Artikel 72.

Der Staat kann die Eisenbahn mit allem Zubehör nach Ablauf von 25 Jahren nach der endgültigen Genehmigung erwerben.

Digitized by Google

Wenn eine Gesellschaft durch Verschmelzung oder auf andere Weise andere Eisenbahnen erworben hat, so wird diese Frist für die erworbenen Bahnen von dem Tage an berechnet, an dem ihnen die Genehmigung erteilt worden ist.

Artikel 73.

Wenn hiernach eine Eisenbahn nebst Zubehör erworben werden soll, so ist der Preis nach dem Durchschnittskurswert der Aktien in den letzten 5 Jahren zu berechnen. Wenn der so ermittelte Preis das Zwanzigfache der an die Aktieninhaber in den letzten 5 Jahren durchschnittlich gezahlten Dividende übersteigt, so soll die letztgenannte Summe der Kaufpreis sein.

Artikel 74.

Wenn die Beschaffenheit der Eisenbahn oder ihres Zubehörs nicht tadelfrei ist, so ist der für die Ausbesserung erforderliche Betrag von dem Kaufpreis abzuziehen.

Wird über diesen Betrag eine Einigung nicht erzielt, so entscheidet die Regierung nach Anhörung von Sachverständigen. Für ihre Ernennung sind nähere Bestimmungen durch kaiserliche Verordnung zu treffen.

Artikel 75.

Die Bestimmungen der Artikel 72, 73 und 74 finden nur Anwendung, soweit nicht durch besondere Gesetze und Verordnungen oder durch die in der endgültigen Genehmigung enthaltenen Bestimmungen etwas anderes angeordnet ist.

Artikel 76.

Die Genehmigung verfällt, wenn die Gesellschaft den Bau nicht innerhalb der im Artikel 39 angegebenen Frist vollendet hat.

Artikel 77.

Wenn die Gesellschaft entgegen den Vorschriften der Artikel 45 und 47 die Eisenbahn dem Verkehr eröffnet oder bauliche Anlagen für den Betrieb in Benutzung nimmt oder dem Verbot des Artikels 48 Abs. 2 zuwiderhandelt, so sind die hierbei erzielten Einnahmen und alle anderen von diesen nicht zu unterscheidenden Einnahmen mit Beschlag zu belegen.

Artikel 78.

Wenn die Gesellschaft es unterläßt, Verbesserungen auszuführen, die ihr durch Gesetze oder Verordnungen oder nach den Bedingungen, unter denen die Genehmigung erfolgte, auferlegt sind, so kann die Regierung diese Verbesserungen selbst auf Kosten der Gesellschaft vornehmen lassen.

Artikel 79.

Die Beschlagnahme (Artikel 77) und die Kosteneinziehung (Artikel 78) soll nach dem Verwaltungszwangsverfahren erfolgen. Diese Forderungen stehen den öffentlichen Abgaben nach.

Artikel 80.

Wenn die Gesellschaft den Gesetzen, Verordnungen oder den Bedingungen, unter denen die Genehmigung erteilt ist, oder den von der Staatsaufsichtsbehörde

erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt oder eine Handlung begeht, die dem öffentlichen Nutzen schädlich ist, so kann der Minister:

1. die Entlassung des Vorstandes oder anderer Beamten fordern;
2. durch die Staatseisenbahnverwaltung oder eine Privatgesellschaft den Betrieb auf Kosten der schuldigen Gesellschaft führen lassen;
3. die Genehmigung ganz oder zum Teil widerrufen.

Die nach Nr. 1 entlassenen Beamten dürfen nicht wieder angestellt werden.

Artikel 81.

Ist eine Genehmigung verfallen oder widerrufen, so kann der Minister den Verkauf der Bahn nebst allem Zubehör durch öffentliche Versteigerung anordnen und von dem Ersteher die Vollendung des Baues verlangen. Dieser tritt in alle Rechte und Pflichten ein, die in der früheren Genehmigung enthalten sind. Der Minister kann jedoch eine neue Frist für den Beginn und die Vollendung des Baues festsetzen.

Wenn sich trotz zweimaliger Ausschreibung kein Bieter findet, so soll die Eisenbahn nebst Zubehör in einzelnen Teilstrecken verkauft werden.

Die näheren Bestimmungen über das öffentliche Versteigerungsverfahren ergehen durch kaiserliche Verordnung.

Artikel 82.

Wenn die Genehmigung für die Verlängerung einer Eisenbahn verfällt oder zurückgezogen wird, und daher (Artikel 81 Abs. 1) eine öffentliche Versteigerung stattzufinden hat, so kann, wenn es zugunsten einer Anschlußstrecke für erforderlich erachtet wird, auch die Genehmigung für die Hauptlinie oder einen Teil derselben zurückgezogen werden, sodaß diese Strecke zugleich mit der Verlängerungsstrecke zum Verkauf kommt.

Artikel 83.

Wenn die Genehmigung verfällt oder widerrufen worden ist, oder das Gesuch um endgültige Genehmigung abgelehnt wird, so ist die Gesellschaft damit aufgelöst.

Artikel 84.

Wer, ohne eine vorläufige Genehmigung zu besitzen, Schritte zur Gründung einer Gesellschaft oder ohne endgültige Genehmigung mit dem Bau beginnt, verfällt in eine Geldstrafe von 100—2000 Yen.

Artikel 85.

Wer bei Untersuchung von Unfällen ohne wichtigen Grund der Anordnung, daß der gegenwärtige Zustand der Unfallstelle unverändert zu lassen ist (Artikel 65), zuwiderhandelt, oder wer den Vorladungen nicht nachkommt, sich weigert, an ihn gerichtete Fragen zu beantworten oder falsche Angaben macht, verfällt einer Geldstrafe von 5—500 Yen.

Artikel 86.

Die Vorstandsmitglieder verfallen einer Geldstrafe von 100—2000 Yen, wenn sie entgegen den Vorschriften der Artikel 45 und 47 den Verkehr eröffnen oder Baulichkeiten in Betrieb nehmen oder wenn sie gegen ein Verbot handeln, das nach Artikel 44 Abs. 2 oder Artikel 48 Abs. 2 erlassen ist.

Digitized by Google

Artikel 87.

Wer einer nach den Artikeln 19 Abs. 2, 27 und 50 ergangenen Vorladung nicht nachkommt, oder seine Aussage verweigert, oder unwahre Angaben macht, verfällt einer Geldstrafe von 5—500 Yen.

Artikel 88.

Die Gründer und Vorstandsmitglieder verfallen einer Geldstrafe von 50 bis 500 Yen:

1. wenn sie es versäumen, die in diesem Gesetz vorgeschriebenen Eintragungen zu bewirken;
2. wenn sie es versäumen, bei den öffentlichen Bekanntmachungen (Artikel 7 Abs. 2, Artikel 29, Artikel 57 Abs. 3) die vorgeschriebenen Angaben zu machen, oder wenn sie hierbei falsche Angaben machen;
3. wenn sie es versäumen, die Eisenbahnregister zu führen und hierbei die vorgeschriebenen Angaben zu machen, oder wenn sie hierbei falsche Angaben machen;
4. wenn sie es versäumen, die Geschäftsberichte und die statistischen Angaben vorzulegen, Unfälle anzuzeigen, Berichte oder Mitteilungen einzureichen, die von der Staatsaufsichtsbehörde angeordnet sind, oder wenn sie absichtlich falsche Berichte oder Angaben machen;
5. wenn sie gesetzlichen Bestimmungen oder Verordnungen, die auf Grund von Gesetzen erlassen sind, oder den in der Genehmigung gestellten Bedingungen zuwiderhandeln.

Artikel 89.

Die Vorstandsmitglieder verfallen einer Geldstrafe von 10—1000 Yen:

1. wenn sie ohne Genehmigung etwas zur Ausführung bringen, was nach diesem Gesetz der Genehmigung bedarf;
2. wenn sie entgegen den Vorschriften des Artikels 25 Aktien erwerben oder in Pfand nehmen;
3. wenn sie entgegen den Vorschriften des Artikels 32 Dividende verteilen;
4. wenn sie den in diesem Gesetz vorgeschriebenen Entscheidungen des Ministers zuwiderhandeln.

Artikel 90.

Zur Einziehung der Geldstrafen ist das Verwaltungszwangsverfahren anzuwenden.

Übergangsbestimmungen.

Artikel 91.

Eisenbahnen, die zur ausschließlichen Benutzung für einzelne Personen oder eine Gesellschaft dienen sollen, werden im Verordnungswege eine besondere Regelung erfahren.

Artikel 92.

Die im Artikel 16 vorgeschriebene Frist soll ein Jahr nach der Erteilung der Genehmigung betragen, wenn die Gesellschaft nach den Vorschriften des alten Handelsgesetzbuchs gegründet ist.

Artikel 93.

Die Vorschriften des Artikels 25 finden auf die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erworbenen oder in Pfand genommenen Aktien keine Anwendung.

Artikel 94.

Die Vorschriften des Artikels 31 finden auf die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes ausgegebenen Schuldverschreibungen keine Anwendung.

Artikel 95.

Die Vorschriften des Artikels 33 bleiben auf die Rechtsgültigkeit der vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bewirkten Verpfändungen ohne Einfluß.

Artikel 96.

Die Vorschriften des Artikels 73 Abs. 2 und des Artikels 74 finden auf eine vor Inkrafttreten dieses Gesetzes genehmigte Gesellschaft nur mit Zustimmung der Gesellschaft Anwendung.

Artikel 97.

Vom Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes an finden die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und seiner Nebengesetze und die Bestimmungen über Handelsgesellschaften auch auf Privateisenbahngesellschaften Anwendung, soweit nicht in diesem Gesetz abweichende Vorschriften enthalten sind.

Artikel 98.

Der Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes soll durch kaiserliche Verordnung bestimmt werden.[1])

Die Privat-Eisenbahn-Verordnung und das Gesetz No. 4 vom 28. Jahre Meiji (1895) werden aufgehoben.

2. Eisenbahnbetriebsordnung.

Kapitel I.

Eisenbahnausrüstung und Transport.

Artikel 1.

Der Bau der Eisenbahnen, der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen, und der Betriebsdienst auf den Zügen soll im Verordnungswege geregelt werden.

Artikel 2.

Im einzelnen soll der Eisenbahntransport, soweit nicht in diesem Gesetz oder anderen gesetzlichen Bestimmungen Vorschriften enthalten sind, durch eine Eisenbahnverkehrsordnung geregelt werden. Sie wird im Verordnungswege erlassen werden.

Artikel 3.

Erhöhungen der Tarifsätze und Änderungen der Verkehrsbedingungen dürfen erst eintreten, nachdem sie mindestens 2 Wochen lang auf allen in Betracht kommenden Stationen öffentlich bekannt gemacht sind.

[1]) Inzwischen am 1. Oktober 1900 in Kraft getreten.

Digitized by Google

Artikel 4.

Mit einer ansteckenden Krankheit behaftete Personen sind nur nach Maßgabe der vom Minister zu erlassenden Vorschriften zur Fahrt zuzulassen. Schwer erkrankten Personen kann die Beförderung auf der Eisenbahn verweigert werden, wenn sie ohne Begleiter sind.

Artikel 5.

Die Beförderung von Schießpulver und anderen explosiven Stoffen kann verweigert werden, wenn die Eisenbahngesellschaft nicht öffentlich bekannt gemacht hat, daß sie solche Güter befördert.

Artikel 6.

Die Eisenbahngesellschaft darf die Beförderung von Gütern nicht ablehnen,

1. wenn der Versender die für die Beförderung maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen beachtet;
2. wenn er keine besondere Verantwortlichkeit für die Beförderung der Güter von der Gesellschaft verlangt;
3. wenn die Beförderung der Güter nicht gegen gesetzliche Bestimmungen, die öffentliche Ordnung oder die guten Sitten verstößt;
4. wenn die Beförderung der Güter auf den betreffenden Linien nach der üblichen Beförderungsart, wie sie die geltenden Bestimmungen vorschreiben, möglich ist; und
5. wenn nicht Naturereignisse oder höhere Gewalt oder sonstige unabwendbare Zufälle die Beförderung verhindern.

Diese Vorschriften finden auf die Personenbeförderung entsprechende Anwendung.

Artikel 7.

Wenn Güter besondere Vorrichtungen für ihre Beförderung erfordern, so ist die Gesellschaft zu ihrer Annahme nur verpflichtet, wenn solche Vorrichtungen vorhanden sind.

Artikel 8.

Die Gesellschaft ist zur Annahme von Gütern nur verpflichtet, wenn ihre sofortige Beförderung möglich ist.

Artikel 9.

Die Beförderung findet in der Reihenfolge der Auflieferung der Güter statt, sofern nicht zwingende Gründe des Betriebes oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme rechtfertigen.

Artikel 10.

Die Gesellschaft kann von dem Versender eine genaue Erklärung über die Art und Beschaffenheit der zur Beförderung aufgelieferten Güter fordern. Hat sie Grund, die Richtigkeit der Erklärung anzuzweifeln, so kann sie die Güter in Anwesenheit des Versenders untersuchen lassen. Ergibt die Untersuchung die Richtigkeit der Erklärung, so hat die Gesellschaft die Kosten der Untersuchung zu tragen und für eine hierbei etwa vorgekommene Beschädigung aufzukommen.

Diese Bestimmungen finden auch auf Reisegepäck Anwendung, von dem angenommen wird, daß es vorschriftswidrig Schießpulver oder andere explosive Stoffe enthält.

Artikel 11.

Für Verlust und Beschädigung von barem Geld, Wertpapieren und sonstigen Wertgegenständen haftet die Gesellschaft nur, wenn der Versender bei Auflieferung eine genaue Erklärung über ihre Art, Beschaffenheit und ihren Wert abgegeben und außerdem einen höheren Frachtsatz hierfür entrichtet hat.

Die letztere Beschränkung findet nicht statt, wenn die Gesellschaft keinen Anspruch auf die Zahlung erhoben hat.

Der erhöhte Frachtsatz ist in der Verkehrsordnung festzustellen.

Artikel 12.

Für Verlust oder Beschädigung von Pferden, Rindern und anderen Tieren ist die Gesellschaft nur bis zu der in der Eisenbahnverkehrsordnung festgesetzten Höchstgrenze Ersatz zu leisten verpflichtet, wenn der Versender bei der Auflieferung eine Wertangabe nicht gemacht hat, oder wenn er sie zwar gemacht, aber den nach den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung zu zahlenden, von der Gesellschaft geforderten erhöhten Frachtsatz nicht entrichtet hat.

Diese Beschränkung der Höhe der Entschädigung findet keine Anwendung, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist.

Artikel 13.

Die Gesellschaft hat für Verlust oder Beschädigung von Gepäck, sofern nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit vorliegt, nur bis zu der durch die Eisenbahnverkehrsordnung festgesetzten Höchstgrenze Entschädigung zu leisten.

Artikel 14.

Der Anspruch auf Erstattung von Fracht und Fahrgeld erlischt, wenn er nicht innerhalb eines Jahres geltend gemacht wird.

Artikel 15.

Soweit nicht besondere Bestimmungen getroffen sind, darf niemand auf der Eisenbahn fahren, wenn er nicht vorher das Fahrgeld bezahlt hat und mit einer Fahrkarte versehen ist.

Wer eine Fahrkarte gelöst hat, hat Anspruch auf Beförderung, soweit verfügbare Sitzplätze im Zuge vorhanden sind.

Artikel 16.

Wer die Absicht zu reisen aufgibt, bevor er den Zug bestiegen hat, hat Anspruch auf Rückerstattung des Fahrgeldes in Gemäßheit der Verkehrsordnung; gibt er sie nach Besteigen des Zuges auf, so hat er diesen Anspruch nicht.

Artikel 17.

Ist infolge von Naturereignissen, höherer Gewalt oder anderen unabwendbaren Zufällen der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung unmöglich geworden, so kann der Reisende oder Versender vom Beförderungsvertrag zurücktreten. In diesem Falle kann die Gesellschaft die Zahlung des Fahrgeldes oder der Fracht und anderer Auslagen im Verhältnis der ausgeführten Leistung beanspruchen.

Digitized by Google

Artikel 18.

Der Reisende hat seine Fahrkarte zum Zweck der Prüfung vorzuzeigen, wenn er hierzu von einem Eisenbahnbediensteten aufgefordert wird.

Ein Reisender, der keine gültige Fahrkarte besitzt, oder sich weigert, sie zum Zweck der Prüfung vorzuzeigen oder sie nicht abgibt, wenn die Abgabe bestimmungsgemäß zu erfolgen hat, hat einen in der Verkehrsordnung festzusetzenden Strafbetrag zu zahlen.

Wenn in den vorgenannten Fällen die Zugangsstation nicht nachgewiesen wird, so ist das Fahrgeld für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke zu entrichten.

Kapitel II.

Eisenbahnbeamte und -bedienstete.

Artikel 19.

Die Anstellungsverhältnisse der Eisenbahnbeamten und -bediensteten werden im Verordnungswege geregelt.

Artikel 20.

Die Privateisenbahngesellschaften haben Vorschriften über die Pflichten ihrer Angestellten zu erlassen und hierzu ministerielle Genehmigung einzuholen.

Artikel 21.

Der Minister kann für die an die Befähigung der Angestellten zu stellenden Anforderungen Vorschriften erlassen.

Artikel 22.

Eisenbahnangestellte, die in Ausübung ihres Dienstes mit dem Publikum in Berührung kommen, haben eine Dienstkleidung zu tragen.

Artikel 23.

Angestellte einer Privateisenbahn, die ihren Dienstpflichten zuwiderhandeln, sich der Nachlässigkeit oder unpassenden Benehmens schuldig machen, unterliegen disziplinarer Bestrafung. Die Gesellschaft hat Bestimmungen für das Disziplinarverfahren festzusetzen und hierzu ministerielle Genehmigung einzuholen. Wenn sie zu Unrecht unterläßt, ihre Angestellten zu bestrafen, so kann der Minister die Bestrafung selbst vornehmen.

Artikel 24.

Ein Eisenbahnangestellter, der sich in Ausübung seines Dienstes eines unpassenden Benehmens gegen das Publikum schuldig macht, unterliegt einer Geldstrafe bis zu 25 Yen.

Artikel 25.

Wenn ein Eisenbahnangestellter die Sicherheit des Publikums dadurch gefährdet, daß er seinen Dienstpflichten zuwiderhandelt oder seine Pflicht vernachlässigt, so unterliegt er einer Geldstrafe bis zu 500 Yen oder schwerer Gefängnisstrafe bis zu 3 Monaten.

Artikel 26.

Wenn ein Eisenbahnangestellter einen Reisenden veranlaßt, in einen Wagen einzusteigen, der schon die festgesetzte Höchstzahl von Reisenden enthält, so unterliegt er einer Geldstrafe bis zu 20 Yen.

Digitized by Google

Artikel 27.

Wenn ein Eisenbahnangestellter arglistig einem Reisenden, Verfrachter oder Empfänger dazu verhilft, die Zahlung der Fracht oder des Fahrgeldes ganz oder teilweise zu unterlassen, so unterliegt er schwerer Gefängnisstrafe bis zu 3 Jahren und zugleich einer Geldstrafe bis zu 500 Yen.

Artikel 28.

Wenn ein Eisenbahnangestellter versäumt, einen Wegeübergang für das Publikum zu öffnen oder unnötigerweise zuläßt, daß Betriebsmittel oder Geräte dort stehen, wo die Eisenbahn einen öffentlichen Weg kreuzt, so unterliegt er einer Geldstrafe bis zu 20 Yen.

Kapitel III.

Reisende und Publikum.

Artikel 29.

Einer Geldstrafe bis zu 50 Yen unterliegt, wer, in der Absicht, Fahrgeld zu hinterziehen,

1. einen Wagen ohne gültige Fahrkarte besteigt;
2. ein Abteil einer höheren Wagenklasse, als der, zu der ihn seine Fahrkarte berechtigt, besteigt;
3. den Zug an der auf der Fahrkarte angegebenen Zielstation nicht verläßt.

Artikel 30.

Wer eine unrichtige Erklärung über die von ihm aufgegebenen Güter abgibt oder eine betrügerische Handlung zum Zweck der Frachthinterziehung begeht, unterliegt einer schweren Gefängnisstrafe bis zu 3 Monaten, oder einer Geldstrafe bis zu 500 Yen.

Artikel 31.

Wer den Vorschriften über die Beförderung auf Eisenbahnen zuwider Schießpulver oder andere explosive Stoffe zur Beförderung aufgibt oder selbst in den Zug bringt, unterliegt einer Geldstrafe bis zu 50 Yen.

Artikel 32.

Wer ohne triftigen Grund im Zuge das Alarmsignal gibt, unterliegt einer Geldstrafe bis 50 Yen.

Artikel 33.

Einer Geldstrafe bis zu 25 Yen unterliegt, wer als Reisender:

1. einen Wagen besteigt oder verläßt, während der Zug in Bewegung ist;
2. eine Abteiltür öffnet, während der Zug in Bewegung ist;
3. versucht, in einem Wagen zu fahren, der nicht zur Beförderung von Reisenden bestimmt ist.

Artikel 34.

Wer trotz Verwarnung fortfährt, folgende Handlungen zu begehen, unterliegt einer Geldstrafe:

1. wer irgendwo auf einer Station oder in einem anderen Eisenbahngebäude, oder in einem Abteil oder Wagen raucht, wo das Rauchen verboten ist;
2. eine männliche Person, die ohne triftigen Grund einen nur für Frauen bestimmten Warteraum oder ein Frauenabteil betritt.

Digitized by Google

Artikel 35.

Wer einen Wagen, eine Station oder eine andere Eisenbahnbaulichkeit beschädigt, oder sich dort ungebührlich beträgt, unterliegt einer Geldstrafe.

Artikel 36.

Wer eine Bekanntmachung, eine Anzeige oder ein Plakat ändert, beschädigt oder beseitigt, oder eine Lampe in einem Wagen, auf einer Station oder dem Eisenbahngebiet auslöscht, unterliegt einer Geldstrafe bis zu 50 Yen.

Wer ein Signal ändert, beschädigt oder beseitigt, unterliegt schwerer Gefängnisstrafe von 3 Monaten bis zu 3 Jahren und daneben einer Geldstrafe von 5–50 Yen.

Artikel 37.

Wer eine Station oder sonstiges Eisenbahngebiet unbefugt betritt, unterliegt einer Geldstrafe.

Artikel 38.

Wer mit Gewalt oder durch Drohung einen Eisenbahnangestellten an der Ausübung seiner Dienstpflichten hindert, unterliegt schwerer Gefängnisstrafe bis zu einem Jahr und daneben einer Geldstrafe bis zu 100 Yen.

Artikel 39.

Wer in einem Eisenbahnwagen, auf einer Station oder sonstigem Eisenbahngebiet eine Schußwaffe abschießt, unterliegt einer Geldstrafe bis zu 25 Yen.

Artikel 40.

Wer einen Stein oder einen ähnlichen Gegenstand gegen einen Zug wirft, unterliegt einer Geldstrafe bis zu 10 Yen.

Artikel 41.

Wer den Vorschriften des Artikels 4 zuwider eine an einer ansteckenden Krankheit leidende Person veranlaßt, auf der Eisenbahn zu fahren, unterliegt einer Geldstrafe bis zu 100 Yen. Derselben Strafe unterliegt, wer an einer solchen Krankheit leidet und unter Verheimlichung der Natur der Krankheit in einen Wagen einsteigt.

In vorstehenden Fällen wird das gezahlte Fahrgeld nicht erstattet, selbst wenn die betreffende Person vor Beendigung der Reise den Zug hat verlassen müssen.

Artikel 42.

Eisenbahnangestellte können Reisende oder andere Personen aus dem Zuge und dem Eisenbahngebiet ausweisen:

1. wenn sie keine gültige Fahrkarte besitzen, oder ihre Vorzeigung oder Bezahlung verweigern;
2. wenn sie in einem der im Artikel 33 unter No. 3 genannten Fälle die Warnung eines Eisenbahnangestellten mißachten oder eine der im Artikel 34 genannten Handlungen begehen;

3. wenn sie eine der in den Artikeln 35 und 37 genannten Handlungen begehen;
4. wenn sie etwas begehen, was die Ordnung im Zuge stört.

In den genannten Fällen wird das gezahlte Fahrgeld nicht erstattet.

Artikel 43.

Wer eine der unter die aufgeführten Vorschriften fallenden Zuwiderhandlungen begeht, oder einer die Ruhe und Ordnung auf der Eisenbahn störenden Handlung sich schuldig macht, und diese Handlung ihrer Natur nach mit Geldstrafe zu ahnden oder eine auf frischer Tat entdeckte Übertretung polizeilicher Vorschriften ist, kann, wenn er nicht genau seinen Namen und Wohnort angibt oder der Flucht verdächtig ist, von einem Eisenbahnangestellten festgenommen und der Polizei übergeben werden.

Übergangsbestimmungen.

Artikel 44.

Dieses Gesetz findet auf Privatbahnen, die dem Privateisenbahngesetz nicht unterliegen, keine Anwendung.

Artikel 45.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes wird durch kaiserliche Verordnung festgesetzt.[1])

Das Eisenbahnregulativ (Tetsudo Riakusoku), das Eisenbahnstrafgesetzbuch und die Bekanntmachung No. 23 vom Juli des 16. Jahres Meiji (Juli 1883) werden hiermit aufgehoben.

---

[1]) Inzwischen am 1. Oktober 1900 in Kraft getreten.

Digitized by Google

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1902 im Vergleich zu der in den Jahren 1899, 1900 und 1901.

Von **C. Thamer.**

Im Anschluß an die bisherigen Veröffentlichungen (vergl. zuletzt Jahrgang 1902 S. 1035 ff.) werden hiermit die hauptsächlichsten Ergebnisse der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1902 im Vergleich mit den drei Vorjahren zur Darstellung gebracht. Eine wesentliche Veränderung in dem Geltungsbereich der Statistik ist im Jahre 1902 außer dem Hinzutritt einiger Neubaustrecken und Nebenbahnen nicht eingetreten.

1. Gesamtverkehr.

	1899	1900	1901	1902
	Tonnen			
Der gesamte Güterverkehr umfaßte	248 218 010	264 968 032	259 379 902	263 552 374
Hiervon entfielen auf den Verkehr:				
im Inland	210 288 745	224 934 974	220 914 809	223 279 168
mit dem Ausland	37 929 265	40 033 058	38 465 093	40 273 206
Von dem Inlandsverkehr blieben im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke . .	87 836 274	93 474 709	93 157 156	94 198 865
und wurden im gegenseitigen Austausch der Verkehrsbezirke befördert	122 452 471	131 460 265	127 757 653	129 080 303
Vom Auslandsverkehr kamen:				
auf den direkten Verkehr zwischen Deutschland und dem Ausland	34 917 896	36 938 300	36 002 754	37 343 620

Digitized by Google

	1899	1900	1901	1902
	Tonnen			
auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland	3 011 369	3 094 758	2 462 339	2 929 586
Aus Deutschland ausgeführt wurden	18 649 332	20 144 150	20 328 819	21 565 302
Nach Deutschland eingeführt wurden	16 268 564	16 794 150	15 673 935	15 778 318
Bei Berücksichtigung des Umstandes, daß der Verkehr mit den Seehäfen zu einem großen Teil den Verkehr mit dem überseeischen Ausland darstellt, und daß der hier nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn sich vielfach als Ausfuhr aus Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn sich als Einfuhr nach Deutschland charakterisiert, beträgt:				
der Wechselverkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen)	109 404 721	117 939 019	114 011 604	115 248 411
der Verkehr der deutschen Verkehrsbezirke (ohne die Seehäfen) mit dem Ausland (mit den Seehäfen):				
in der Ausfuhr:				
a) Versand des deutschen Binnenlandes nach dem Ausland . .	18 179 450	19 590 622	19 767 947	21 055 851
b) Empfang der Seehäfen aus dem deutschen Binnenland . . .	7 365 259	7 594 760	7 804 719	7 915 180
zusammen . . .	25 544 709	27 185 382	27 572 666	28 971 031
in der Einfuhr:				
a) Empfang des deutschen Binnenlandes aus dem Ausland . .	15 553 183	15 947 325	14 984 916	14 731 428
b) Versand der Seehäfen nach dem deutschen Binnenland . . .	5 682 491	5 926 486	5 941 330	5 916 712
zusammen . . .	21 235 674	21 873 811	20 926 246	20 648 140
die Durchfuhr von Ausland zu Ausland, sowie zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen:				
a) Durchfuhr von Ausland zu Ausland	3 011 369	3 094 758	2 462 339	2 929 586
b) Versand der Seehäfen nach dem Ausland	469 882	553 528	560 872	509 451
c) Empfang der Seehäfen aus dem Ausland	715 381	846 825	689 019	1 046 890
zusammen . . .	4 196 632	4 495 111	3 712 230	4 485 927

Digitized by Google

Soweit es ausführbar war, sind auf den folgenden Tabellen nach den Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amtes Flächeninhalt, Bevölkerung und Länge der Eisenbahnstrecken der einzelnen Verkehrsbezirke ermittelt worden. Die Längenangaben für das Jahr 1902 sind der vom Reichs-Eisenbahn-Amt für 1901 aufgestellten Eisenbahnstatistik entnommen, unter Hinzurechnung des Zugangs nach dem Unterschied der Längen in den ebenfalls vom Reichs-Eisenbahn-Amt und von der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen aufgestellten Zusammenstellungen der Betriebseinnahmen; sie beziehen sich je nach dem Ablauf des Rechnungsjahres der einzelnen Bahnen auf den 31. März oder den 31. Dezember 1902.

Bei der Ermittlung des Gesamtverkehrs ist davon ausgegangen, daß dazu für jeden Bezirk 1. der Verkehr innerhalb des Bezirks, 2. der Versand über seine Grenzen hinaus und 3. die Einfuhr (Empfang) in den Bezirk zu rechnen ist. Bei den einzelnen Verkehrsbezirken ist daher der Versand und der Empfang im Verkehr mit den übrigen deutschen Verkehrsbezirken zum Gesamtverkehr gerechnet, während für ganz Deutschland diese Mengen sich als Verkehr im Bezirk darstellen und daher nur der Versand oder der Empfang eingerechnet worden ist. Um jedoch den für die einzelnen Verkehrsbezirke berechneten Verhältniszahlen solche für ganz Deutschland gegenüberzustellen, die auf gleicher Grundlage berechnet und deshalb als Durchschnittszahlen zu betrachten sind, ist in der nachstehenden Nachweisung für Deutschland überhaupt in den oberen Zahlen der Versand und Empfang mitberücksichtigt. Die obere Reihe der Verhältniszahlen für Deutschland stellt den Verhältniszahlen der Verkehrsbezirke gegenüber den Durchschnitt dar.

Den Verhältniszahlen in Spalte 9, 13, 41, 45, 49 für 1902 ist in der Spalte Ordnungszahl die Ziffer beigesetzt, die die einzelnen Provinzen und Verkehrsbezirke bei Ordnung von der kleinsten zur größten Zahl erhalten. Die Ziffern über dem Durchschnitt sind schräg gedruckt.

Digitized by Google

Laufende Nummer	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächeninhalt qkm	Einwohnerzahl am 1. Dezember 1900	Eisenbahnlänge Ende des Jahres 1899 Kilometer	1900	1901	1902
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 149 153	3 659,77	3 867,80	3 989,92	4 [illegible]
2	Ost- und westpreußische Häfen		408 723				
3	Provinz Pommern	30 107	1 345 215	1 824,40	1 828,13	1 919,69	1 971.
4	Pommersche Häfen		289 444				
5	Mecklenburg	16 530	649 267	1 473,81	1 474,41	1 474,41	1 474.
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		314 846				
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 793	1 106 827	1 482,62	1 480,33	1 535,00	1 [illegible]
8	Elbhäfen		989 404				
9	Weserhäfen		253 810				
10	Emshäfen		35 668				
11	Prov. Hannover, Herzt. Oldenburg, Braunschweig, Lippe-Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	48 604	3 342 703	3 631,40	3 762,84	3 823,32	4 101.
12	Provinz Posen	28 954	1 888 055	2 049,20	2 069,38	2 099,34	2 [illegible]
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	1 868 062	1 416,45	1 420,23	1 463,64	1 [illegible]
14	Stadt Breslau	27 079	422 738	2 523,21	2 518,37	2 520,16	2 [illegible]
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		2 377 578				
16	Berlin	39 899	1 884 151	3 447,69	3 449,91	3 534,10	3 [illegible]
17	Provinz Brandenburg		3 107 951				
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 855	1 492 671	1 407,85	1 470,00	1 556,06	1 [illegible]
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	3 111 463	2 991,39	3 050,10	3 050,10	3 [illegible]
20	Königreich Sachsen	14 993	4 199 758	2 420,14	2 450,72	2 461,20	2 [illegible]
21	Pr. Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln und Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	2 168 845	2 043,48	2 039,29	2 096,31	2 [illegible]
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	1 276 248	563,80	575,39	587,91	[illegible]
24	Provinz Westfalen, Lippe-Detmold und Waldeck (Arolsen)	20 804	2 100 348	2 013,72	2 079,43	2 163,96	2 [illegible]
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 694 934	661,03	661,03	672,57	[illegible]
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	530 850	603,43	603,43	603,43	[illegible]
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 386	2 918 373	2 106,41	2 130,69	2 170,67	2 [illegible]
27	Saarrevier	2 719	497 631	263,22	263,22	263,22	[illegible]
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)	108 136		(bei 23 angegeben)		
29	Lothringen	6 221	549 885	617,67	617,67	644,96	[illegible]
30	Elsaß	8 287	1 167 566	[1])1 000,32	1 037,39	1 068,10	1 [illegible]
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 937	798 317	688,28	720,02	729,36	[illegible]
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 393	820 426	764,91	796,85	822,77	[illegible]
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 081	1 726 200	1 866,96	1 773,68	1 895,96	1 [illegible]
34	Mannheim und Ludwigshafen		173 600				
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 232 548	[1])1 718,25	1 714,00	1 812,20	1 [illegible]
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 926	5 343 620	5 859,76	5 976,05	6 015,28	[illegible]
	überhaupt	540 521	56 345 014	49 099,17	49 830,35	50 988,37	51 [illegible]

[1]) Die Änderungen gegen das Vorjahr beruhen auf abweichenden Angaben in d[illegible]

9	10	11	12		13	14	15	16
Auf je 100 qkm Flächeninhalt kommen Eisenbahnen					Auf je 10000 Einwohner kommen Eisenbahnen			
1899	1900	1901	1902	Ordnungszahl	1899	1900	1901	1902
Kilometer					Kilometer			
5,86	6,18	6,39	6,61	23	10,46	10,87	11,21	11,69
6,06	6,07	6,38	6,55	25	11,59	11,18	11,74	12,06
8,92	8,92	8,92	8,92	26	16,04	15,29	15,29	15,29
7,49	7,48	7,76	7,87	6	7,69	7,06	7,32	7,43
7,47	7,74	7,87	8,48	20	10,71	10,39	10,53	11,30
7,08	7,15	7,25	7,25	19	11,20	10,96	11,12	11,12
10,72	10,75	11,09	11,11	8	8,28	7,60	7,84	7,85
9,32	9,30	9,30	9,37	11	9,34	8,99	9,00	9,06
8,64	8,65	8,86	9,19	5	7,67	6,91	7,08	7,34
10,16	10,60	11,23	11,23	17	9,94	9,85	10,42	10,42
11,37	11,59	11,59	11,59	14	10,15	9,80	9,80	9,80
16,14	16,35	16,42	16,74	4	6,40	5,84	5,86	5,98
10,87	10,86	11,17	11,17	13	10,10	9,40	9,67	9,67
33,70	34,40	35,14	35,14	2	5,88	4,51	4,61	4,61
9,68	9,97	10,43	11,19	18	10,46	9,90	10,34	11,09
33,47	33,47	34,05	34,05	1	4,61	3,67	3,73	3,73
15,58	15,58	15,58	15,58	22	12,27	11,37	11,37	11,37
11,45	11,59	11,80	12,47	7	7,73	7,30	7,27	7,85
9,68	9,68	9,68	9,68 (bei 23 berechnet)	3	5,95	5,29	5,29	5,29
9,93	9,93	10,37	10,37	24	11,79	11,23	11,73	11,73
12,07	12,51	12,89	12,48	10	8,96	8,88	9,14	8,86
11,59	12,13	12,28	12,28	12	8,98	9,02	9,14	9,14
17,41	18,14	18,73	18,81	16	10,21	9,71	10,03	10,08
12,38	11,94	12,58	12,63	15	10,32	9,34	10,00	10,06
8,32	8,30	8,77	8,38	9	8,00	7,68	8,12	7,93
8,87	8,55	8,60	8,69	21	11,65	11,19	11,26	11,57
9,08	9,22	9,43	9,62		9,40	8,83	9,05	9,23

atistik des Reichseisenbahnamtes.

Digitized by Google

1	2	3	4	17	18	19	20
Laufende Nummer	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächeninhalt qkm	Einwohnerzahl am 1. Dezember 1900	innerhalb des Verkehrsbezirkes			
				1899	1900	1901	1902
				Tonnen			
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 149 153	1 746 826	1 907 589	2 433 917	1 964 7[illegible]
2	Ost- und westpreußische Häfen		408 723	95 767	185 698	176 548	149 [illegible]
3	Provinz Pommern	30 107	1 345 215	645 843	798 164	840 581	800 [illegible]
4	Pommersche Häfen		289 444	42 375	39 758	39 446	35 [illegible]
5	Mecklenburg	16 530	649 267	710 578	747 452	814 202	717 [illegible]
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		314 846	26 634	24 438	31 102	35 [illegible]
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 793	1 106 827	664 691	654 329	609 798	736 [illegible]
8	Elbhäfen		989 404	90 498	113 208	126 515	122 [illegible]
9	Weserhäfen		253 810	115 722	101 536	203 704	230 [illegible]
10	Emshäfen		35 668	9 800	7 963	14 899	9 [illegible]
11	Prov. Hannover, Herzt. Oldenburg, Braunschweig, Lippe-Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	48 604	3 342 703	5 179 022	5 555 965	5 710 424	5 732 [illegible]
12	Provinz Posen	28 954	1 888 055	2 069 817	1 896 809	2 222 995	2 197 [illegible]
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	1 868 062	6 225 455	6 368 951	6 270 346	6 693 [illegible]
14	Stadt Breslau	27 079	422 738	51 025	25 824	36 224	40 [illegible]
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		2 377 578	3 866 892	4 313 596	4 204 708	4 187 [illegible]
16	Berlin	39 899	1 884 151	110 812	169 346	144 167	174 [illegible]
17	Provinz Brandenburg		3 107 951	3 345 061	3 661 606	3 790 188	4 050 [illegible]
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 855	1 492 671	5 876 221	6 429 837	7 052 585	6 518 [illegible]
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	3 111 463	5 949 225	6 740 541	6 815 203	6 920 [illegible]
20	Königreich Sachsen	14 993	4 199 758	8 349 755	8 581 715	8 156 277	8 254 [illegible]
21	Pr. Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln und Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	2 168 845	2 627 270	2 859 681	3 122 825	3 167 [illegible]
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	1 276 248	8 226 146	8 567 144	7 912 715	7 974 [illegible]
24	Provinz Westfalen, Lippe-Detmold und Waldeck (Arolsen)	20 804	2 100 348	1 884 054	2 171 707	2 016 034	2 030 [illegible]
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 694 934	5 207 026	5 151 975	4 717 312	5 103 [illegible]
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	530 850	950 786	898 823	897 434	825 [illegible]
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 386	2 918 373	4 748 385	5 290 851	5 286 279	5 384 [illegible]
27	Saarrevier	2 719	497 631	2 721 248	2 867 647	2 676 680	2 788 [illegible]
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)	108 136	506 746	487 676	407 897	324 [illegible]
29	Lothringen	6 221	549 885	2 271 608	2 607 565	2 177 593	2 340 [illegible]
30	Elsaß	8 287	1 167 566	1 107 104	1 065 179	1 106 430	1 186 [illegible]
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 937	798 317	896 692	999 353	1 011 575	1 004 [illegible]
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 393	820 426	1 152 642	1 259 975	1 381 185	1 372 [illegible]
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 081	1 726 200	1 635 588	1 819 500	1 740 773	1 946 [illegible]
34	Mannheim und Ludwigshafen		173 600	52 264	71 602	79 289	79 [illegible]
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 232 548	1 941 343	1 964 297	1 930 201	2 058 [illegible]
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 926	5 343 620	6 735 353	7 067 409	6 999 105	7 063 [illegible]
	überhaupt	540 521	56 345 014	87 836 274	93 474 709	93 157 156	94 193 [illegible]

21	22	23	24	25	26	27	28
er Eisenbahn wurden befördert							
Inlandsverkehr							
Versand der Verkehrsbezirke nach dem Inland				Empfang der Verkehrsbezirke von dem Inland			
1899	1900	1901	1902	1899	1900	1901	1902
Tonnen				Tonnen			
1 117 208	1 299 633	1 380 159	1 289 695	2 114 100	2 218 442	2 335 691	2 315 154
883 502	947 242	985 000	970 265	977 698	1 102 677	1 166 109	1 037 103
852 619	976 774	926 297	956 925	1 419 124	1 491 330	1 553 862	1 583 469
897 917	899 719	861 835	784 845	1 115 570	1 094 295	1 012 318	1 005 201
489 841	557 395	604 714	521 729	742 062	778 213	818 409	811 589
848 203	861 909	844 498	871 384	1 052 873	1 050 737	1 057 035	1 075 806
419 186	435 333	511 728	527 645	1 213 399	1 263 708	1 323 081	1 392 394
1 749 397	1 969 355	1 987 837	1 918 225	2 743 156	2 846 037	3 032 434	3 025 817
1 162 499	1 129 609	1 154 435	1 264 497	1 298 862	1 343 798	1 362 298	1 570 637
140 973	118 652	107 725	107 496	177 100	157 216	174 525	200 616
4 154 872	4 352 729	4 486 328	4 687 724	6 945 139	7 257 032	7 266 253	7 332 585
1 131 776	1 136 958	1 035 374	1 167 165	2 613 750	2 734 835	2 857 303	2 822 761
10 045 704	10 415 373	10 612 172	10 098 050	1 269 268	1 293 918	1 233 845	1 410 338
569 193	628 607	594 477	568 944	2 145 625	2 153 500	2 089 801	2 016 810
3 175 056	3 392 974	3 363 778	3 623 259	3 400 147	3 597 513	3 739 716	3 694 634
1 191 606	1 380 052	1 429 383	1 451 402	5 348 270	6 081 321	6 044 365	6 250 633
4 039 432	4 656 385	4 629 811	5 138 021	3 747 030	4 172 542	4 519 846	4 495 571
3 447 018	3 732 755	3 773 596	3 638 056	3 619 050	3 870 627	4 032 748	3 886 822
5 010 050	5 683 562	5 625 383	5 925 226	4 638 403	4 885 050	4 922 381	4 794 548
2 585 262	2 722 257	2 623 065	2 736 589	5 608 225	6 375 124	5 597 083	5 904 283
2 984 408	3 179 022	2 857 775	2 915 011	4 159 789	4 548 836	4 587 278	4 389 387
23 875 102	26 370 439	25 401 211	25 486 755	7 809 262	8 201 111	7 497 567	7 586 565
4 350 293	4 593 893	4 073 950	4 252 559	5 590 481	5 971 947	5 566 602	5 671 469
14 710 806	15 384 295	14 658 639	14 307 544	9 245 767	9 787 948	8 426 867	9 071 311
3 652 037	3 697 742	3 486 182	3 659 468	4 408 013	4 752 340	4 280 388	4 306 981
3 725 471	4 263 697	3 873 783	4 222 588	6 481 718	6 984 601	6 622 710	6 672 009
5 004 921	5 193 241	5 234 173	5 294 329	2 928 166	2 959 897	2 888 274	3 224 597
4 354 448	4 575 542	4 205 441	4 049 470	10 403 326	11 412 404	11 739 395	11 781 330
3 929 978	4 113 547	3 950 358	4 631 277	2 795 425	3 451 885	3 025 402	3 041 902
587 760	579 944	559 328	582 827	1 685 067	1 706 631	1 636 837	1 554 698
1 515 003	1 586 660	1 603 637	1 572 242	1 931 141	2 022 359	1 895 659	1 958 057
1 556 117	1 805 647	1 913 289	1 736 203	1 620 536	1 747 802	1 778 464	1 724 795
1 671 080	1 813 070	1 807 725	1 797 995	3 498 519	3 619 990	3 472 927	3 232 083
3 103 575	3 345 650	3 105 017	2 865 090	1 360 007	1 410 165	1 247 263	1 367 160
1 152 300	1 186 094	1 137 019	1 202 610	2 915 460	3 028 804	3 158 641	3 076 322
2 367 858	2 474 509	2 352 531	2 257 193	3 430 943	4 085 630	3 794 276	3 794 866
22 452 471	131 460 265	127 757 653	129 080 303	122 452 471	131 460 265	127 757 653	129 080 303

Digitized by Google

1	2	3	4	29	30	31	32
Laufende Nummer	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächeninhalt qkm	Einwohnerzahl am 1. Dezember 1900	Mit Ausland; Versand nach dem Ausland			
				1899	1900	1901	1902
				Tonnen			
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 149 153	95 195	87 042	77 657	70 [illegible]
2	Ost- und westpreußische Häfen		408 723	139 497	185 003	157 523	143 [illegible]
3	Provinz Pommern	30 107	1 345 215	749	966	1 427	1 [illegible]
4	Pommersche Häfen		289 444	131 881	156 048	186 452	147 [illegible]
5	Mecklenburg	16 530	649 267	406	353	131	[illegible]
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		314 846	5 282	6 076	6 908	6 [illegible]
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 793	1 106 827	11 545	15 589	11 997	19 [illegible]
8	Elbhäfen		989 404	82 495	100 851	93 733	89 [illegible]
9	Weserhäfen	48 604	253 810	111 723	102 689	114 587	120 [illegible]
10	Emshäfen		35 668	1 004	2 861	1 669	2 [illegible]
11	Prov. Hannover, Herzt. Oldenburg, Braunschweig, Lippe-Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont		3 342 703	94 602	102 275	153 040	125 [illegible]
12	Provinz Posen	28 954	1 888 055	16 157	9 034	22 707	27 [illegible]
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	1 868 062	5 224 027	5 802 931	5 566 889	5 392 [illegible]
14	Stadt Breslau	27 079	422 738	25 849	32 406	33 185	30 [illegible]
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		2 377 578	1 361 627	1 516 721	1 504 350	1 437 [illegible]
16	Berlin	39 899	1 884 151	50 108	58 614	58 657	53 [illegible]
17	Provinz Brandenburg		3 107 951	22 336	35 254	24 556	30 [illegible]
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 855	1 492 671	129 576	139 991	153 232	110 [illegible]
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	3 111 463	80 525	92 111	83 973	81 [illegible]
20	Königreich Sachsen	14 993	4 199 758	228 454	244 079	237 346	237 [illegible]
21	Pr. Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln und Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	2 168 845	119 287	118 944	136 462	119 [illegible]
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	1 276 248	4 493 480	4 813 056	4 896 451	5 508 [illegible]
24	Provinz Westfalen, Lippe-Detmold und Waldeck (Arolsen)	20 804	2 100 348	169 271	224 282	261 753	232 [illegible]
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 694 934	1 585 087	1 707 469	1 816 014	2 042 [illegible]
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	530 850	176 680	179 249	149 331	159 [illegible]
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	13 386	2 918 373	850 792	882 233	938 268	1 152 [illegible]
27	Saarrevier	2 719	497 631	1 115 191	1 018 010	996 884	1 026 [illegible]
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)	108 136	69 333	71 849	79 973	88 [illegible]
29	Lothringen	6 221	549 885	705 918	767 298	875 779	1 301 [illegible]
30	Elsaß	8 287	1 167 566	306 401	331 835	374 954	485 [illegible]
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 937	798 317	108 894	137 206	151 382	150 [illegible]
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 393	820 426	34 432	38 003	36 528	35 [illegible]
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 081	1 726 200	300 103	330 940	272 278	375 [illegible]
34	Mannheim und Ludwigshafen		173 600	449 396	466 789	485 686	413 [illegible]
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 232 548	74 437	74 822	76 974	80 [illegible]
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 926	5 343 620	279 595	291 271	290 080	289 [illegible]
	überhaupt	540 521	56 345 014	18 649 332	20 144 150	20 328 819	21 565 [illegible]

Digitized by Google

33	34	35	36	37	38	39	40
er Eisenbahn wurden befördert							
erkehr				Überhaupt			
Empfang von dem Ausland							
1899	1900	1901	1902	1899	1900	1901	1902
Tonnen				Tonnen			
106 067	157 491	223 764	225 359	5 179 396	5 670 197	6 451 188	5 885 748
549 816	667 811	497 559	817 402	2 644 280	3 088 431	2 982 739	3 117 817
2 083	2 708	3 214	5 338	2 920 418	3 269 942	3 325 381	3 347 610
33 780	28 789	31 242	35 112	2 221 523	2 218 609	2 131 293	2 007 500
2 095	4 208	1 786	2 166	1 944 982	2 087 621	2 239 242	2 053 529
7 808	9 486	8 545	10 375	1 940 800	1 952 646	1 948 088	1 998 962
8 384	9 335	12 372	17 153	2 317 205	2 378 294	2 468 976	2 693 198
101 972	116 892	126 429	155 048	4 767 518	5 146 343	5 366 948	5 311 807
16 652	17 634	20 014	24 141	2 705 458	2 695 266	2 855 038	3 210 208
5 353	6 213	5 230	4 812	334 230	292 905	304 048	324 426
79 815	80 332	79 616	69 086	16 453 450	17 348 333	17 695 661	17 948 558
92 451	111 350	126 516	105 154	5 923 951	5 888 986	6 264 895	6 320 321
2 210 383	1 401 371	1 186 340	1 103 805	23 974 837	25 282 544	24 869 592	24 628 299
167 915	216 445	204 952	190 238	2 959 607	3 056 782	2 958 639	2 846 989
464 926	471 130	499 462	435 917	12 268 645	13 291 934	13 312 014	13 378 969
214 575	226 277	210 769	214 106	6 915 371	7 915 610	7 887 341	8 144 079
171 559	193 770	172 535	138 403	11 325 418	12 719 557	13 136 936	13 852 533
33 047	43 326	40 094	40 342	13 104 912	14 216 536	15 052 255	14 194 459
550 416	504 592	510 391	500 103	16 228 619	17 905 856	17 957 331	18 222 041
4 265 038	4 111 578	4 028 273	4 008 764	21 036 734	22 034 753	20 642 044	21 141 438
108 838	118 924	134 369	145 315	9 994 592	10 825 407	10 838 709	10 736 546
1 002 181	965 404	805 397	689 957	45 406 171	48 917 154	46 513 344	47 246 899
107 437	117 940	120 328	121 304	12 101 536	13 079 769	12 038 667	12 308 335
703 060	687 242	639 819	816 596	31 451 746	32 718 929	30 258 651	31 341 608
194 866	185 081	154 371	134 282	9 382 382	9 713 235	8 967 706	9 086 561
1 315 021	1 311 543	1 099 744	1 216 558	17 121 387	18 732 925	17 820 784	18 647 894
204 405	179 700	128 528	133 288	11 973 931	12 218 495	11 924 539	12 537 272
56 191	64 253	34 728	25 862	15 390 044	16 611 724	16 467 434	16 269 578
752 921	1 065 342	701 915	660 088	10 455 850	12 005 637	10 731 047	11 875 102
309 529	295 994	270 235	281 205	3 995 861	3 979 583	3 947 784	4 091 158
49 818	55 195	70 421	75 411	4 501 548	4 800 773	4 732 674	4 760 738
42 811	41 875	48 934	54 444	4 406 538	4 893 302	5 158 400	4 923 957
129 790	121 043	104 076	108 316	7 235 080	7 704 543	7 397 779	7 463 415
39 705	49 766	54 623	58 427	5 004 947	5 343 972	4 971 878	4 783 909
199 862	170 332	176 722	180 107	6 283 402	6 424 349	6 479 557	6 597 492
2 972 994	2 983 778	3 140 622	2 974 334	15 786 743	16 902 597	16 576 614	16 404 136
				367 659 112	393 333 539	384 675 216	389 703 091
6 268 564	16 794 150	15 673 935	15 778 318	−122 452 471	−131 460 265	−127 757 653	129 080 303
				245 206 641	261 873 274	256 917 563	260 622 788

1	2	3	4		41	42	43	44
Laufende Nummer	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächeninhalt qkm	Einwohnerzahl am 1. Dezember 1900	Ordn.-Zahl	für das Kilometer Eisenbahn auf: 1899	1900	1901	1902
					Tonnen			
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 149 153	1	2 137	2 264	2 362	2 166
2	Ost- und westpreußische Häfen		408 723					
3	Provinz Pommern	30 107	1 345 215	3	2 819	2 934	2 843	2 737
4	Pommersche Häfen		289 444					
5	Mecklenburg	16 530	649 267	4	2 636	2 741	2 841	2 749
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		314 846					
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 793	1 106 827	9	4 776	5 084	5 105	5 146
8	Elbhäfen		989 404					
9	Weserhäfen		253 810					
10	Emshäfen		35 668					
11	Prov. Hannover, Herzt. Oldenburg, Braunschweig, Lippe-Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	48 604	3 342 703	10	5 368	5 405	5 453	5 324
12	Provinz Posen	28 954	1 888 055	5	2 892	2 846	2 984	3 009
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	1 868 062	22	16 930	17 800	16 989	16 780
14	Stadt Breslau	27 079	422 738	15	6 036	6 492	6 455	6 387
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		2 377 578					
16	Berlin	39 899	1 884 151	14	4 999	5 982	5 947	6 001
17	Provinz Brandenburg		3 107 951					
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 855	1 492 671	20	9 311	9 674	9 672	9 115
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	3 111 463	13	5 426	5 872	5 889	5 954
20	Königreich Sachsen	14 993	4 199 758	19	8 694	8 986	8 387	8 422
21	Pr. Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln und Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	2 168 845	8	4 894	5 311	5 168	5 123
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	1 276 248	26	80 520	85 020	79 120	80 439
24	Provinz Westfalen, Lippe-Detmold und Waldeck (Arolsen)	20 804	2 100 348	11	6 012	6 290	5 547	5 256
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 694 934	25	70 860	74 630	69 490	70 790
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	530 850	21	15 560	16 100	14 980	15 090
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 386	2 918 373	18	8 130	8 788	8 218	8 157
27	Saarrevier	2 719	497 631	24	45 580	46 440	45 230	47 640
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)	108 136		(zu No. 23 gerechnet)			
29	Lothringen	6 221	549 885	23	16 930	19 440	16 630	18 401
30	Elsaß	8 287	1 167 566	7	3 996	3 839	3 697	3 963
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 937	798 817	17	6 543	6 668	6 491	6 625
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 393	820 426	12	5 761	6 141	6 269	5 960
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 081	1 726 200	16	6 557	7 186	6 519	6 430
34	Mannheim und Ludwigshafen		173 600					
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 232 548	6	3 658	3 748	3 576	3 525
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 926	5 343 620	2	2 695	2 828	2 756	2 689
	überhaupt	540 521	56 345 014		7 487	7 893	7 546	7 493
					4 995	5 255	5 039	5 016

Digitized by Google

45	46	47	48		49	50	51	52
terverkehr berechnet sich								
für das Quadratkilom. Flächeninhalt auf					für jeden Einwohner auf			
1899	1900	1901	1902	Ordnungszahl	1899	1900	1901	1902
Tonnen					Tonnen			
125,2	140,2	150,9	141,1	1	1,65	1,80	2,05	1,89
				25	7,15	7,55	7,30	7,63
170,8	182,3	181,2	177,8	3	2,32	2,43	2,47	2,49
				24	7,07	7,67	7,36	6,94
235,1	244,4	253,3	245,1	6	2,99	3,22	3,45	3,16
				20	7,48	6,20	6,19	6,35
358,0	380,2	395,9	404,4	2	2,22	2,15	2,28	2,43
				14	5,40	5,20	5,43	5,37
				28	12,14	10,62	11,25	12,65
				26	10,10	8,21	8,52	9,09
401,8	418,5	429,2	442,0					
				13	5,25	5,19	5,30	5,37
204,4	203,4	216,4	218,3	7	3,24	3,12	3,34	3,35
1 814,0	1 914,0	1 882,0	1 864,0	*29*	14,02	13,53	13,31	13,18
562,2	603,7	600,6	599,2	23	7,23	7,23	7,00	6,74
				15	5,27	5,59	5,60	5,63
432,0	517,1	526,7	551,7	9	4,12	4,20	4,19	4,32
				10	4,02	4,09	4,23	4,46
945,6	1 026,0	1 186,0	1 023,0	*27*	9,26	9,52	10,08	9,51
616,7	680,6	682,6	692,4	17	5,51	5,76	5,76	5,86
1 386,0	1 469,0	1 362,0	1 410,0	12	5,56	5,35	4,92	5,03
532,2	576,6	577,3	572,0	11	4,95	4,99	4,99	4,95
27 140,0	29 240,0	27 810,0	28 240,0	*34*	47,35	38,33	36,45	37,02
581,7	628,7	578,5	591,7	16	6,29	6,23	5,73	5,86
23 710,0	24 980,0	23 660,0	24 280,0	*31*	23,25	19,31	17,84	18,49
2 423,0	2 508,0	2 316,0	2 293,0	*30*	19,08	18,29	16,90	17,12
930,9	1 018,0	969,6	1 014,0	21	6,28	6,42	6,11	6,39
4 402,0	4 494,0	4 384,0	4 613,0	*33*	27,05	24,56	23,95	25,20
	(zu No. 23	gerechnet)		*35*	188,10	154,10	152,40	150,50
1 681,0	1 931,0	1 725,0	1 906,0	*32*	19,96	21,34	19,51	21,57
482,2	480,3	476,4	493,7	8	3,58	3,41	3,38	3,50
758,2	808,5	797,3	801,9	18	5,88	6,01	5,93	5,97
1 003,0	1 114,0	1 174,0	1 121,0	19	5,38	5,97	6,29	6,00
811,9	865,4	820,4	812,5	22	7,10	6,71	6,51	6,45
304,3	311,1	313,7	319,5	4	2,93	2,88	2,90	2,93
225,8	241,6	237,1	234,5	5	3,14	3,16	3,10	3,07
680,3	727,6	711,7	720,9		7,04	6,98	6,83	6,92
453,7	484,5	475,2	485,9		4,70	4,65	4,56	4,66

Digitized by Google

Versand des Auslandes.

Des Verkehrsbezirks		Beförderte Mengen in			
		1899	1900	1901	1902
No.	Bezeichnung	Tonnen			
54	Böhmen	7 587 125	7 255 804	7 319 465	7 009 978
59	Luxemburg	2 115 903	2 217 170	1 552 370	1 889 744
61	Holland	1 279 988	1 310 074	1 270 722	1 194 565
55	Österreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	1 089 867	1 297 449	1 252 857	1 159 245
60	Belgien	1 247 112	1 351 145	1 145 604	1 060 776
52	Galizien	860 742	1 069 846	908 992	906 006
50	Rußland (ohne Polen)	577 227	715 415	552 737	859 542
53	Ungarn	555 798	515 312	483 986	533 626
51	Polen	333 353	457 991	561 312	486 607
58	Frankreich	278 518	249 827	288 783	261 615
56	Schweiz	153 851	191 417	166 124	214 339
57	Italien	158 930	126 503	143 910	166 417
64	Dänemark	23 207	23 381	23 645	28 753
63	Schweden	2 291	1 916	1 843	4 775
62	England	4 652	10 900	1 585	2 330

Empfang des Auslandes.

Des Verkehrsbezirks		Beförderte Mengen in			
		1899	1900	1901	1902
No.	Bezeichnung	Tonnen			
61	Holland	3 496 527	3 584 233	3 862 552	4 361 448
55	Österreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	3 401 330	3 871 866	3 717 063	3 771 737
60	Belgien	1 831 432	1 945 052	2 311 583	2 850 512
56	Schweiz	2 233 657	2 340 340	2 226 139	2 416 006
54	Böhmen	2 015 698	2 377 924	2 205 703	2 084 287
59	Luxemburg	1 600 738	1 742 431	1 595 324	1 747 188
58	Frankreich	1 118 220	1 249 541	1 360 230	1 532 206
51	Polen	1 263 675	1 355 218	1 246 526	952 822
52	Galizien	609 641	605 971	649 913	707 405
53	Ungarn	662 556	638 192	687 149	649 103
57	Italien	144 019	186 448	203 141	205 820
64	Dänemark	120 551	114 273	119 274	168 380
50	Rußland (ohne Polen)	135 579	121 147	131 354	99 731
62	England	10 793	4 998	5 206	9 476
63	Schweden	4 916	6 516	7 662	9 181

Die einzelnen Artikelgruppen des Warenverzeichnisses (s. S. 343 ff. des Archivs von 1884) ordnen sich nach den beförderten Mengen des Gesamtverkehrs:

No. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1899	1900	1901	1902
		Tonnen			
60a	Steinkohlen	75 770 353	81 749 687	79 764 916	79 159 076
59	Steine, gebrannte	21 955 601	23 647 500	22 588 994	23 945 140
6a	Braunkohlen, rohe	14 366 742	15 344 190	15 655 838	14 886 484
21	Erde	10 290 183	11 046 889	10 527 499	11 023 285
20	Eisenerze	11 003 919	11 610 926	9 857 131	10 414 671
60c	Steinkohlenkoks	10 004 660	11 385 243	10 248 790	10 361 355
10	Düngemittel	6 191 691	6 393 190	7 196 816	7 487 508
70	Sonstige Güter	6 414 772	6 860 822	7 101 738	7 447 878
6b	Braunkohlenbriketts u. Koks	4 844 700	6 516 307	6 573 167	7 288 884
49	Rüben	6 554 396	7 043 640	9 038 465	6 892 532
31c	Brennholz	5 367 196	5 821 538	5 880 595	5 612 766
31b	Nutzholz, europäisches	5 308 011	5 312 128	4 828 966	5 212 067
12	Eisen und Stahl	4 922 509	4 563 598	4 232 460	4 714 466
11a	Eisen, roh, aller Art	4 909 502	4 817 159	3 609 287	4 007 953
36	Kalk	3 248 944	3 347 219	3 027 624	3 254 978
31a	Rundholz	3 527 926	3 524 912	3 210 967	3 051 574
7	Zement	2 525 079	2 672 244	2 586 791	2 844 990
41a	Mehl und Mühlenfabrikate	2 398 812	2 497 286	2 639 762	2 699 361
28a	Weizen	2 521 969	2 616 300	2 551 279	2 611 494
60b	Steinkohlenbriketts	1 713 521	2 234 664	2 231 356	2 393 084
37	Kartoffeln	1 947 691	1 953 564	1 940 405	2 192 143
11c	Eisen- und Stahlbruch	1 984 789	2 069 399	1 678 228	2 069 503
28d	Gerste	1 825 729	1 707 822	1 792 891	1 932 156
3	Bier	1 773 296	1 895 419	1 865 957	1 825 453
41b	Kleie	1 412 548	1 695 696	1 809 663	1 805 698
28b	Roggen	1 606 344	1 602 818	1 583 885	1 763 057
68a	Zucker, roh	1 297 084	1 434 037	1 696 814	1 642 201
11b	Luppen von Schweißeisen	1 276 855	1 166 285	1 247 351	1 586 825
22c	Übrige Erze	1 423 898	1 553 584	1 381 430	1 524 588

Digitized by Google

No. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1899	1900	1901	1902
		Tonnen			
13	Eisenbahnschienen	1 365 734	1 510 399	1 429 305	1 508 206
19	Eisen- und Stahlwaren	1 353 529	1 273 234	1 246 065	1 392 522
28c	Hafer	1 190 863	1 395 609	1 428 732	1 382 884
52	Salz	1 334 828	1 290 121	1 306 148	1 358 574
44	Ölkuchen	1 084 457	1 160 138	1 280 024	1 240 112
16	Eiserne Dampfkessel	1 342 002	1 408 322	1 204 658	1 161 716
46	Petroleum und Mineralöle	955 955	1 041 889	1 062 482	1 109 155
45	Papier	966 402	1 071 375	1 039 037	1 105 020
42	Obst	864 050	996 965	1 041 048	1 055 283
69	Sammelladungen	1 013 072	977 450	954 322	1 001 112
68a	Zucker, raffiniert	734 276	864 649	885 001	948 400
62	Teer	860 619	909 672	887 159	899 775
58	Steine, bearbeitet	970 210	893 888	952 919	855 709
8	Chemikalien	561 609	701 931	748 779	790 965
32	Holzzeugmasse	699 314	777 783	793 135	776 548
28f	Mais	1 240 312	1 049 276	975 768	772 854
29	Glas	655 981	696 485	712 730	735 314
17	Eiserne Röhren	663 359	653 063	644 758	721 569
2	Baumwolle	591 660	592 126	643 092	691 813
43	Öle, Fette	560 357	619 098	644 876	643 933
18	Eisen- und Stahldraht	550 651	508 297	588 651	588 581
28g	Malz	591 970	587 991	595 224	564 896
56	Spiritus	511 948	543 380	572 459	559 873
48	Tonröhren	542 612	522 309	502 836	533 916
54	Schwefelsäure	419 681	435 517	455 372	515 896
64	Torf	320 245	412 928	471 257	448 209
50	Rübensirup	349 074	373 140	399 985	451 262
27	Garn	401 103	401 418	373 248	406 147
65	Wein	437 725	462 079	409 394	405 276
28e	Hirse, Buchweizen u. Hülsenfrüchte	342 923	337 247	347 193	402 865
30	Häute	332 471	350 689	372 188	390 854

Digitized by Google

No. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1899	1900	1901	1902
		Tonnen			
40	Lumpen	371 732	382 690	351 298	384 997
66	Wolle	359 075	292 122	323 376	369 909
55a	Soda, rohe	338 756	380 106	360 434	368 776
22a	Erze, rohe, Bleierze	327 674	351 308	397 365	351 370
67	Zink	265 704	282 344	303 825	351 084
63	Tonwaren	326 589	324 881	324 527	341 784
28h	Leinsaat	311 944	284 935	240 467	317 897
24	Fische	229 942	241 788	289 577	311 592
57	Stärke	245 138	264 805	255 083	311 559
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	273 390	279 810	258 001	300 626
4	Blei	265 438	258 747	248 474	275 882
5	Borke	243 185	251 278	264 439	257 069
47	Reis	250 926	246 286	220 782	233 046
15	Eiserne Achsen	255 374	277 471	239 743	228 870
28i	Sämereien	190 268	203 212	224 352	225 988
25	Flachs	196 862	201 494	206 080	204 393
31d	Nutzholz, außereuropäisches	211 306	189 934	211 852	201 648
51	Salpetersäure	179 734	196 433	179 671	199 106
53	Schiefer	181 267	164 168	161 032	172 755
9	Dachpappe	160 209	159 776	152 906	165 028
35	Kaffee	148 235	150 283	154 986	156 060
38	Knochen	115 509	124 191	122 064	121 478
1	Abfälle	96 698	113 008	110 679	117 490
61	Tabak, roh	99 981	103 501	108 396	111 101
34	Jute	77 946	82 232	88 976	108 953
26	Fleisch	91 891	80 269	90 368	90 799
55b	Soda, kaustische	50 708	54 497	54 296	72 469
33	Hopfen	43 354	40 431	36 577	44 762
23	Farbhölzer	52 608	48 396	42 610	39 598
22b	Kupfererze, Kupferstein	38 506	22 372	29 399	35 145
39	Knochenkohle	11 349	12 730	11 757	11 282

Digitized by Google

2. Erzeugnisse und Hülfsstoffe der Landwirtschaft.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Weizen	1899	2 521 969	2 337 870	184 099	1 246 592	928 556
	1900	2 616 300	2 448 841	167 459	1 317 078	911 205
	1901	2 551 279	2 289 950	261 329	1 204 293	952 156
	1902	2 611 494	2 276 636	334 858	1 207 197	941 922
Roggen	1899	1 606 344	1 509 399	96 945	743 833	563 277
	1900	1 602 818	1 432 769	170 049	720 527	514 299
	1901	1 583 885	1 448 762	135 123	802 825	441 161
	1902	1 763 057	1 596 888	166 169	899 800	480 559
Hafer	1899	1 190 863	1 078 215	112 648	474 643	471 548
	1900	1 395 609	1 191 374	204 235	528 104	518 891
	1901	1 428 732	1 272 467	156 265	582 352	504 403
	1902	1 382 884	1 186 327	196 557	561 050	480 843
Gerste	1899	1 825 729	1 539 651	286 078	775 384	587 256
	1900	1 707 822	1 495 977	211 845	798 096	541 440
	1901	1 792 891	1 583 841	209 050	838 250	553 552
	1902	1 932 156	1 652 483	279 673	875 301	521 580
Hirse, Buchweizen u. Hülsenfrüchte	1899	342 923	179 926	162 997	78 706	64 407
	1900	337 247	203 705	133 542	89 150	69 517
	1901	347 193	198 930	148 263	87 168	63 861
	1902	402 865	184 626	218 239	78 256	63 740
Mais	1899	1 240 312	1 158 237	82 075	422 270	422 504
	1900	1 049 276	985 439	63 837	346 575	344 959
	1901	975 768	860 803	114 965	329 978	261 687
	1902	772 854	631 957	140 897	272 216	193 233
Malz	1899	591 970	472 555	119 415	173 041	273 842
	1900	587 991	466 056	121 935	172 185	270 414
	1901	595 224	481 955	113 269	178 261	277 982
	1902	564 396	443 303	121 093	168 222	251 501
Leinsaat	1899	311 944	215 630	96 314	108 295	80 502
	1900	284 935	187 269	97 666	94 383	72 113
	1901	240 467	174 364	66 103	85 473	69 650
	1902	317 897	221 214	96 683	104 229	85 009
Sämereien	1899	190 268	145 763	44 505	49 436	68 149
	1900	203 212	158 757	44 455	55 273	72 793
	1901	224 352	167 877	56 475	59 399	78 232
	1902	225 988	166 402	59 586	57 309	74 438

Digitized by Google

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Mehl und Mühlenfabrikate . . .	1899	2 398 812	2 337 321	61 491	1 130 246	1 041 586
	1900	2 497 286	2 444 679	52 607	1 162 655	1 103 004
	1901	2 639 762	2 592 472	47 290	1 280 430	1 131 598
	1902	2 699 361	2 648 660	50 701	1 303 894	1 153 260
Kleie	1899	1 412 548	1 062 588	349 960	481 785	377 958
	1900	1 695 696	1 218 665	477 031	528 330	441 701
	1901	1 809 663	1 303 976	505 687	542 535	506 400
	1902	1 805 698	1 348 063	457 635	566 600	506 378
Kartoffeln	1899	1 947 691	1 778 566	169 125	736 756	806 239
	1900	1 953 564	1 805 019	148 545	702 803	872 133
	1901	1 940 405	1 802 684	137 721	701 306	844 461
	1902	2 192 143	2 039 189	152 954	830 118	950 536
Spiritus	1899	511 948	499 504	12 444	181 406	243 443
	1900	543 380	531 528	11 852	190 408	260 374
	1901	572 459	560 833	11 626	205 244	272 482
	1902	559 875	539 553	20 322	216 592	248 519
Rüben	1899	6 554 396	6 509 382	45 014	5 687 566	664 893
	1900	7 043 640	6 991 802	51 838	6 093 818	722 501
	1901	9 088 465	8 985 882	52 583	7 884 651	913 983
	1902	6 892 532	6 867 637	24 895	5 999 689	730 843
Rübensirup . . .	1899	349 074	347 259	1 815	187 374	144 706
	1900	373 140	371 009	2 131	203 119	153 830
	1901	399 985	395 483	4 502	212 508	164 148
	1902	451 262	448 125	3 137	224 503	202 169
Rohzucker	1899	1 297 084	1 267 287	29 797	731 407	379 336
	1900	1 434 037	1 387 886	46 151	779 641	406 817
	1901	1 696 814	1 664 844	31 970	859 128	507 167
	1902	1 642 201	1 618 928	23 273	861 100	523 976
Raffinierter Zucker .	1899	734 276	664 442	69 834	290 628	334 392
	1900	864 649	727 087	137 562	315 219	367 647
	1901	885 001	805 675	79 326	323 033	418 534
	1902	948 400	829 561	118 839	347 042	385 831
Düngemittel . . .	1899	6 191 691	5 698 235	493 456	2 305 138	2 768 325
	1900	6 393 190	5 882 166	511 024	2 376 393	2 849 214
	1901	7 196 816	6 588 585	608 231	2 641 454	3 252 089
	1902	7 487 508	6 922 457	565 051	2 805 250	3 397 700

Digitized by Google

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Stück				
Pferde	1899	485 376	404 789	80 587	149 558	186 491
	1900	478 150	404 891	73 259	153 401	186 282
	1901	457 598	387 555	70 043	145 944	177 761
	1902	491 891	410 631	81 260	158 228	187 063
Rindvieh	1899	4 787 394	4 665 543	121 851	2 353 897	1 982 523
	1900	5 184 412	5 055 099	129 313	2 550 079	2 144 639
	1901	5 362 890	5 215 932	146 958	2 672 321	2 174 505
	1902	5 599 832	5 354 803	245 029	2 782 911	2 202 703
Schafe	1899	2 084 096	1 980 624	103 472	496 309	1 278 896
	1900	2 142 458	2 022 629	119 829	488 027	1 337 967
	1901	2 142 503	2 023 612	118 891	490 743	1 329 888
	1902	2 089 687	1 980 946	108 741	488 774	1 285 265
Schweine	1899	9 581 104	9 472 605	108 499	3 070 090	5 586 772
	1900	10 545 835	10 428 338	117 497	3 289 882	6 341 836
	1901	9 812 431	9 693 307	119 124	3 405 220	5 510 945
	1902	9 970 701	9 847 647	123 054	3 478 450	5 573 609
Geflügel	1899	23 546 895	13 887 718	9 659 177	3 056 369	10 272 264
	1900	24 141 560	13 453 767	10 687 793	2 714 442	10 294 451
	1901	22 729 736	12 124 480	10 605 256	2 547 932	9 047 089
	1902	26 292 412	11 543 884	14 748 528	2 557 520	8 525 516

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Weizen	1899	145 059	131 975	277 034	22 900	30 747	53 647
	1900	117 291	202 451	319 742	33 513	18 107	51 620
	1901	157 345	82 466	239 811	78 610	51 035	129 645
	1902	189 764	76 012	265 776	80 445	51 505	131 950

Digitized by Google

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Roggen	1899	16 503	156 804	173 307	26 244	45 485	71 729
	1900	9 142	148 003	157 145	57 816	49 940	107 756
	1901	17 589	154 433	172 022	77 239	50 343	127 582
	1902	26 161	125 413	151 574	55 484	91 116	146 600
Hafer	1899	39 250	110 830	150 080	20 030	21 194	41 224
	1900	56 554	113 835	170 389	36 258	30 544	66 802
	1901	67 440	156 776	224 216	24 269	28 936	53 205
	1902	54 728	116 961	171 689	31 953	27 473	59 426
Gerste.	1899	9 959	53 177	63 136	245 710	123 834	369 544
	1900	9 172	68 867	78 039	186 516	87 574	274 090
	1901	8 917	85 675	94 592	187 689	106 364	294 053
	1902	11 139	63 189	74 328	226 492	192 413	418 905
Hirse, Buchweizen u. Hülsenfrüchte	1899	3 758	19 319	23 077	34 706	17 494	52 200
	1900	4 135	24 986	29 121	35 868	20 052	55 920
	1901	6 191	25 596	31 787	42 720	22 305	65 025
	1902	5 295	22 754	28 049	42 248	19 876	62 124
Mais	1899	18 501	8 468	26 969	51 621	304 995	356 616
	1900	12 521	6 123	18 644	45 279	287 782	333 061
	1901	7 658	6 637	14 295	88 338	262 501	350 839
	1902	11 428	3 839	15 267	83 261	162 669	245 930
Malz	1899	6 696	13 145	19 841	83 466	12 527	95 993
	1900	6 375	12 038	18 413	86 687	11 419	98 106
	1901	6 210	13 848	20 058	80 419	11 864	92 283
	1902	6 273	12 488	18 761	78 768	11 092	89 860
Leinsaat	1899	4 010	17 334	21 344	41 268	9 499	50 767
	1900	5 013	9 721	14 734	43 868	11 052	54 920
	1901	4 060	8 995	13 055	38 397	10 246	48 643
	1902	4 189	19 979	24 168	40 215	11 997	52 212
Sämereien	1899	19 065	11 829	30 894	17 017	16 349	33 366
	1900	20 406	13 064	33 470	15 211	17 627	32 838
	1901	22 530	14 411	36 941	20 507	15 835	36 342
	1902	20 422	14 416	34 838	27 683	20 239	47 922
Mehl und Mühlenfabrikate . . .	1899	15 845	92 605	108 450	32 861	72 884	105 745
	1900	12 174	97 965	110 139	28 904	81 055	109 959
	1901	14 123	96 519	110 642	23 256	83 925	107 181
	1902	14 355	84 728	99 083	23 639	106 778	130 417

Digitized by Google

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Kleie	1899	2 074	15 428	19 502	263 405	187 417	450 822
	1900	2 281	17 978	20 259	378 128	230 656	608 784
	1901	2 108	11 851	13 959	417 185	243 190	660 375
	1902	3 209	16 970	20 179	344 435	258 115	602 550
Kartoffeln	1899	19 027	223 869	242 896	141 974	11 702	153 676
	1900	25 754	221 997	247 751	114 749	8 086	122 835
	1901	20 476	244 688	265 164	202 557	12 229	214 786
	1902	38 544	248 251	286 795	104 737	10 284	115 021
Spiritus	1899	2 590	64 596	67 186	1 506	10 059	11 565
	1900	3 128	68 132	71 260	1 918	12 614	14 532
	1901	3 841	69 761	73 602	1 774	13 346	15 120
	1902	11 812	63 169	74 981	2 218	11 273	13 491
Rüben	1899	22 182	109 841	132 023	14 823	47 082	61 905
	1900	18 459	125 922	144 381	25 407	49 561	74 968
	1901	26 992	125 486	152 478	21 033	61 762	82 795
	1902	12 605	92 383	104 938	8 378	44 772	53 150
Rübensirup	1899	964	9 961	10 925	602	5 218	5 820
	1900	750	10 743	11 493	1 030	3 317	4 347
	1901	2 236	13 472	15 708	1 774	5 355	7 129
	1902	577	15 909	16 486	1 692	5 544	7 236
Rohzucker	1899	150	154 748	154 898	25 530	1 796	27 326
	1900	167	198 078	198 245	23 910	3 350	27 260
	1901	199	293 633	293 832	16 692	4 916	21 608
	1902	294	232 793	233 087	7 889	1 059	8 948
Raffinierter Zucker .	1899	22 277	28 159	50 436	1 753	11 263	13 016
	1900	16 208	32 594	48 802	48 527	11 627	60 154
	1901	21 833	49 745	71 578	21 364	14 363	35 727
	1902	30 209	86 641	116 850	30 053	10 047	40 100
Düngemittel . . .	1899	318 799	69 189	387 988	120 598	555 583	676 181
	1900	325 543	119 485	445 028	129 077	537 074	666 151
	1901	394 684	97 579	492 263	159 071	597 463	756 534
	1902	350 669	150 454	501 123	172 167	569 053	741 220
			Stück			Stück	
Pferde	1899	12 172	30 098	42 270	47 195	38 642	85 837
	1900	10 872	29 004	39 876	43 572	36 254	79 826
	1901	10 045	32 557	42 602	43 058	31 293	74 351
	1902	9 232	32 095	41 327	58 359	33 245	91 604

Digitized by Google

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Stück			Stück		
Rindvieh	1899	4 466	203 604	208 070	106 410	125 519	231 929
	1900	3 376	224 600	227 976	112 753	135 781	248 534
	1901	4 606	244 531	249 137	128 732	124 575	253 307
	1902	5 030	234 669	239 699	200 634	134 520	335 154
Schafe	1899	96 699	155 847	252 546	4 675	49 572	54 247
	1900	113 435	156 377	269 812	4 681	40 258	44 939
	1901	111 674	163 539	275 213	3 158	39 437	42 595
	1902	101 509	163 140	264 649	785	43 767	44 552
Schweine	1899	2 180	502 826	505 006	96 732	312 917	409 649
	1900	3 506	544 765	548 271	103 514	251 855	355 369
	1901	619	525 945	526 564	107 326	251 197	358 523
	1902	662	535 139	535 801	113 752	260 458	374 210
Geflügel	1899	181 238	493 363	674 601	9 425 709	65 722	9 491 431
	1900	241 238	397 165	638 403	9 845 083	47 709	9 892 792
	1901	210 298	437 479	647 777	10 156 618	92 030	10 248 648
	1902	191 611	362 921	554 532	14 242 711	97 927	14 340 638

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Weizen	1899	13 169	41	2 930	16 140
	1900	11 473	23	5 159	16 655
	1901	13 630	41	11 703	25 374
	1902	16 504	25	48 120	64 649
Roggen	1899	677	25	53 496	54 198
	1900	1 841	19	101 231	103 091
	1901	6 704	17	33 574	40 295
	1902	780	35	83 709	84 524

Digitized by Google

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Hafer	1899	13 673	35	39 660	53 368
	1900	7 391	49	103 983	111 423
	1901	4 070	23	60 463	64 556
	1902	4 717	41	105 118	109 876
Gerste	1899	2 526	21	27 862	30 409
	1900	2 082	39	14 036	16 157
	1901	2 569	46	9 829	12 444
	1902	2 513	54	39 475	42 042
Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte	1899	2 601	283	121 649	124 533
	1900	3 048	143	90 348	93 539
	1901	930	286	98 136	99 352
	1902	2 424	827	167 945	170 696
Mais	1899	4 380	443	7 130	11 953
	1900	3 653	539	1 845	6 037
	1901	3 301	461	15 207	18 969
	1902	2 693	510	43 005	46 208
Malz	1899	21 190	5	8 058	29 253
	1900	19 451	37	9 385	28 873
	1901	17 945	20	8 675	26 640
	1902	21 726	3	14 323	36 052
Leinsaat	1899	169	464	50 403	51 036
	1900	210	493	48 082	48 785
	1901	667	729	22 250	23 646
	1902	779	776	50 724	52 279
Sämereien	1899	1 489	1 524	5 410	8 423
	1900	1 501	2 257	5 080	8 838
	1901	2 017	777	10 644	13 438
	1902	2 191	973	8 312	11 476
Mehl und Mühlenfabrikate	1899	11 021	1 024	740	12 785
	1900	9 669	1 070	790	11 529
	1901	8 345	599	967	9 911
	1902	11 813	606	783	13 202
Kleie	1899	8 204	870	75 407	84 481
	1900	6 460	790	89 382	96 632
	1901	5 558	260	80 576	86 394
	1902	5 472	2 531	101 988	109 991
Kartoffeln	1899	6 595	21	1 568	8 124
	1900	6 106	143	1 793	8 042
	1901	5 333	103	1 328	6 764
	1902	7 388	114	2 171	9 673

Digitized by Google

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Spiritus	1899	6 844	1 328	176	8 348
	1900	5 777	949	80	6 806
	1901	4 155	1 533	323	6 011
	1902	5 181	574	537	6 292
Rüben	1899	7 666	.	343	8 009
	1900	7 533	38	401	7 972
	1901	4 259	.	299	4 558
	1902	3 729	.	183	3 912
Rübensirup	1899	239	.	10	249
	1900	232	16	103	351
	1901	149	6	337	492
	1902	218	12	638	868
Rohzucker	1899	122	.	3 995	4 117
	1900	5 069	1	16 998	22 068
	1901	491	.	14 588	15 079
	1902	191	.	14 899	15 090
Raffinierter Zucker	1899	30 997	28	14 779	45 804
	1900	23 889	.	48 938	72 827
	1901	24 791	.	11 338	36 129
	1902	29 869	.	28 708	58 577
Düngemittel	1899	44 363	9 280	416	54 059
	1900	45 855	9 351	1 198	56 404
	1901	42 210	11 735	531	54 476
	1902	28 226	13 379	610	42 215
		Stück			
Pferde	1899	13 538	255	7 427	21 220
	1900	10 784	147	7 884	18 815
	1901	7 478	176	9 286	16 940
	1902	9 565	169	3 935	13 669
Rindvieh [1]	1899	10 937	38	.	10 975
	1900	13 137	8	39	13 184
	1901	13 607	7	6	13 620
	1902	14 757	319	24 289	39 365
Schafe	1899	2 098	.	.	2 098
	1900	1 675	38	.	1 713
	1901	4 047	3	9	4 059
	1902	6 364	12	71	6 447
Schweine	1899	9 587	.	.	9 587
	1900	10 373	.	104	10 477
	1901	11 179	.	.	11 179
	1902	8 629	11	.	8 640

[1] Die aus dem Ausland stammenden, auf deutschen Grenzstationen mit neuem Frachtbrief nach dem Inland aufgegebenen Sendungen wurden früher als Inlandsverkehr behandelt; jetzt wird dieser Verkehr als Auslandsverkehr geführt.

Digitized by Google

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Stück			
Geflügel	1899	28 322	255	23 653	52 230
	1900	571 398	486	29 588	601 472
	1901	188 596	3 364	46 380	238 340
	1902	181 187	343	132 676	314 206

3. Erzeugnisse der Forstwirtschaft.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr im Inland	Davon entfallen auf den Verkehr mit dem Ausland	Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
		Tonnen				
Rundholz	1899	3 527 926	2 905 774	622 152	1 918 037	897 079
	1900	3 524 912	2 773 224	751 688	1 811 200	861 137
	1901	3 210 967	2 597 766	613 201	1 727 674	797 876
	1902	3 051 574	2 489 530	562 044	1 614 283	790 592
Nutzholz, europäisches	1899	5 308 011	4 824 690	483 321	1 875 467	2 352 928
	1900	5 312 128	4 748 628	563 500	1 858 819	2 340 189
	1901	4 828 966	4 358 889	470 077	1 712 885	2 095 894
	1902	5 212 067	4 707 510	504 557	1 797 026	2 275 925
Nutzholz, außereuropäisches . .	1899	211 306	195 847	15 459	44 041	97 661
	1900	189 934	177 232	12 702	39 328	84 243
	1901	211 852	198 199	13 653	46 864	98 691
	1902	201 648	187 792	13 856	46 445	91 431
Brennholz, Grubenholz, Schwellen .	1899	5 367 196	4 826 042	541 154	2 263 118	2 297 937
	1900	5 821 538	5 104 280	717 258	2 433 116	2 393 884
	1901	5 880 595	5 290 576	590 019	2 556 958	2 469 066
	1902	5 612 766	5 089 740	523 026	2 398 154	2 438 533
Borke	1899	243 185	154 748	88 437	67 921	67 006
	1900	251 278	164 936	86 342	73 141	66 616
	1901	264 439	169 513	94 926	76 462	64 892
	1902	257 069	156 573	100 496	69 284	63 424

Digitized by Google

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Rundholz	1899	34 590	64 939	99 529	576 767	25 719	602 486
	1900	33 653	74 343	107 996	703 134	26 544	729 678
	1901	27 024	52 445	79 469	575 778	19 769	595 547
	1902	28 937	66 067	95 004	522 037	18 588	540 625
Nutzholz, europäisches	1899	44 059	165 456	209 515	375 056	430 839	805 895
	1900	47 085	157 758	204 843	436 693	391 862	828 555
	1901	44 583	157 956	202 539	361 406	392 154	753 560
	1902	50 773	187 420	238 193	389 033	447 139	836 172
Nutzholz, außereuropäisches . .	1899	8 916	7 891	16 807	5 013	46 254	51 267
	1900	5 237	6 397	11 634	5 354	47 264	52 618
	1901	7 407	7 716	15 123	3 773	44 928	48 701
	1902	7 127	7 433	14 560	4 585	42 483	47 068
Brennholz, Grubenholz, Schwellen .	1899	115 962	107 776	223 738	402 171	157 211	559 382
	1900	137 320	114 117	251 437	550 677	163 163	713 840
	1901	120 139	116 569	236 708	448 384	147 983	596 367
	1902	133 055	124 901	257 956	365 051	128 143	493 194
Borke	1899	2 182	1 372	3 554	79 137	19 350	98 487
	1900	2 342	1 111	3 453	79 380	24 068	103 448
	1901	2 265	2 509	4 774	86 649	25 850	112 499
	1902	2 220	3 684	5 904	90 448	20 181	110 629

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß.

Digitized by Google

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Rundholz	1899	9 555	393	847	10 795
	1900	8 008	419	6 474	14 901
	1901	5 617	5	4 777	10 399
	1902	4 748	238	6 084	11 070
Nutzholz, europäisches .	1899	27 350	680	36 176	64 206
	1900	30 137	503	49 082	79 722
	1901	31 157	432	32 499	64 088
	1902	30 089	484	34 178	64 751
Nutzholz, außereurop. . .	1899	460	965	105	1 530
	1900	515	1 367	229	2 111
	1901	277	1 801	395	2 473
	1902	152	1 524	468	2 144
Brennholz, Grubenholz u. Schwellen	1899	18 659	49	4 313	23 021
	1900	25 330	107	3 824	29 261
	1901	17 828	37	3 631	21 496
	1902	15 927	1 313	7 680	24 920
Borke	1899	1 139	2 231	3 748	7 118
	1900	1 117	2 114	1 389	4 620
	1901	976	3 798	1 238	6 012
	1902	1 775	4 474	1 579	7 828

4. Erzeugnisse des Berg- und Hüttenwesens.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr im Inland	Davon entfallen auf den Verkehr mit dem Ausland	Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
		Tonnen				
Steinkohlen . . .	1899	75 770 353	63 699 903	12 070 450	19 554 311	40 965 364
	1900	81 749 687	68 748 645	13 001 042	20 747 009	44 769 [illegible]
	1901	79 764 916	67 086 134	12 678 782	19 488 272	44 494 [illegible]
	1902	79 159 076	66 040 789	13 118 287	20 182 175	42 779 [illegible]

Digitized by Google

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Steinkohlenbriketts	1899	1 713 521	1 496 517	217 004	310 003	1 087 198
	1900	2 234 664	1 889 278	345 386	359 047	1 397 816
	1901	2 231 356	1 942 902	288 454	338 916	1 453 290
	1902	2 393 084	2 017 822	375 262	351 728	1 528 629
Steinkohlenkoks .	1899	10 004 660	7 031 475	2 973 185	1 640 459	5 184 409
	1900	11 885 243	8 109 750	3 275 493	1 754 566	6 122 161
	1901	10 248 790	7 170 154	3 078 636	1 638 632	5 267 776
	1902	10 361 355	6 934 781	3 426 574	1 582 146	5 074 805
Braunkohlen, rohe .	1899	14 366 742	8 101 462	6 265 280	5 836 478	2 244 247
	1900	15 344 190	9 407 571	5 936 619	6 764 680	2 622 472
	1901	15 655 838	9 657 364	5 998 474	7 160 567	2 477 685
	1902	14 886 484	9 208 038	5 678 446	6 732 762	2 453 863
Braunkohlenbriketts und Koks . . .	1899	4 844 700	4 677 915	166 785	2 359 470	2 257 695
	1900	6 516 307	6 258 028	258 279	2 906 797	3 260 948
	1901	6 573 167	6 339 316	233 851	3 037 285	3 199 570
	1902	7 288 884	7 002 516	286 368	3 308 075	3 585 480
Eisenerz	1899	11 003 919	7 047 501	3 956 418	1 862 262	4 887 477
	1900	11 610 926	7 595 934	4 014 992	2 208 418	5 123 169
	1901	9 857 131	6 822 755	3 034 376	1 637 085	4 942 666
	1902	10 414 671	6 913 567	3 501 104	1 769 244	4 941 146
Eisen, roh, aller Art	1899	4 909 502	3 870 070	1 039 432	1 017 301	2 810 355
	1900	4 817 159	3 848 255	968 904	926 509	2 865 300
	1901	3 609 287	2 815 316	793 971	695 478	2 082 402
	1902	4 007 953	2 916 660	1 091 293	576 898	2 304 609
Luppen von Schweißeisen . .	1899	1 276 855	1 127 697	149 158	538 534	586 226
	1900	1 166 285	1 024 578	141 707	469 222	551 411
	1901	1 247 351	988 542	258 809	390 781	582 424
	1902	1 586 825	1 281 853	304 972	557 747	705 486

Digitized by Google

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Eisen- und Stahlbruch	1899	1 984 789	1 882 889	101 900	765 508	1 036 805
	1900	2 069 399	1 921 541	147 858	777 661	1 051 132
	1901	1 678 228	1 551 256	126 972	677 129	808 946
	1902	2 069 503	1 939 242	130 261	840 588	1 024 016
Eisen und Stahl . .	1899	4 922 509	4 298 489	624 020	1 049 457	2 812 649
	1900	4 563 598	3 968 541	595 057	1 014 964	2 551 997
	1901	4 232 460	3 408 007	824 453	851 614	2 096 747
	1902	4 714 466	3 870 413	844 053	992 948	2 394 644
Eisenbahnschienen .	1899	1 365 734	1 285 218	80 516	460 812	758 494
	1900	1 510 399	1 400 877	109 522	487 666	833 796
	1901	1 429 305	1 316 157	113 148	507 669	736 535
	1902	1 508 206	1 347 251	160 955	509 780	778 263
Eiserne Eisenbahnschwellen . . .	1899	273 390	259 555	13 835	98 884	156 779
	1900	279 810	267 856	11 954	94 172	160 719
	1901	258 001	235 365	22 636	79 790	150 743
	1902	300 626	274 631	25 995	98 538	171 498
Eiserne Achsen . .	1899	255 374	216 377	38 997	51 130	146 602
	1900	277 471	233 161	44 310	52 730	159 815
	1901	239 743	196 441	43 302	51 307	129 622
	1902	228 870	186 603	42 267	47 475	121 441
Eiserne Dampfkessel	1899	1 342 002	1 059 224	282 778	300 641	595 635
	1900	1 408 322	1 117 521	290 801	321 431	633 894
	1901	1 204 658	961 455	243 203	287 605	536 812
	1902	1 161 716	931 698	230 018	290 463	506 393
Eiserne Röhren . .	1899	663 359	600 483	62 876	152 267	408 276
	1900	653 063	589 363	63 700	146 887	398 648
	1901	644 758	570 774	73 984	140 337	379 126
	1902	721 569	648 283	73 286	154 102	434 453

Digitized by Google

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Eisen- und Stahldraht	1899	550 651	478 858	71 793	150 992	272 556
	1900	508 297	430 894	77 403	114 896	254 873
	1901	588 651	473 138	115 513	105 750	284 135
	1902	588 581	480 635	107 946	123 639	281 511
Eisen- und Stahlwaren	1899	1 353 529	1 216 681	136 848	366 575	672 486
	1900	1 273 234	1 142 708	130 526	331 835	635 508
	1901	1 246 065	1 110 818	135 247	314 384	610 987
	1902	1 392 522	1 245 618	146 904	357 490	681 468
Erze, rohe, Bleierze	1899	327 674	249 762	77 912	103 461	143 122
	1900	351 308	259 579	91 729	96 210	156 636
	1901	397 365	291 414	105 951	110 387	170 327
	1902	351 370	258 865	92 505	97 999	156 531
Kupfererze, Kupferstein	1899	38 506	33 185	5 321	13 394	8 801
	1900	22 372	21 277	1 095	9 944	8 011
	1901	29 399	21 672	7 727	12 230	7 436
	1902	35 145	25 620	9 525	12 032	7 478
Übrige Erze . . .	1899	1 423 898	1 165 278	258 620	416 998	699 558
	1900	1 553 584	1 224 688	328 896	473 626	697 681
	1901	1 381 430	1 091 737	289 693	424 737	608 641
	1902	1 524 588	1 269 593	254 995	448 123	742 054
Blei	1899	265 438	236 806	28 632	89 756	132 424
	1900	258 747	231 596	27 151	89 795	126 281
	1901	248 474	223 174	25 300	89 312	117 525
	1902	275 832	252 139	23 693	116 744	120 206
Zink	1899	265 704	215 883	49 821	68 026	123 897
	1900	282 344	222 949	59 395	68 817	126 088
	1901	303 825	238 893	64 932	86 350	120 876
	1902	351 084	255 074	96 010	86 113	134 162
Salz	1899	1 334 828	1 263 677	71 151	478 449	695 150
	1900	1 290 121	1 215 422	74 699	390 876	734 136
	1901	1 306 148	1 234 359	71 789	432 126	716 406
	1902	1 358 574	1 276 419	82 155	433 481	752 283

Digitized by Google

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Steinkohlen . . .	1899	10 805 110	2 682 838	13 487 948	921 536	497 390	1 418 926
	1900	11 663 662	2 582 887	14 246 549	920 182	648 855	1 569 037
	1901	11 548 030	2 577 290	14 125 320	835 107	525 897	1 361 004
	1902	11 993 775	2 538 916	14 532 691	849 213	540 316	1 389 529
Steinkohlenbriketts	1899	185 231	87 971	273 202	17 288	11 350	28 638
	1900	241 853	99 233	341 086	44 842	33 682	78 524
	1901	265 037	131 950	396 987	12 358	18 746	31 104
	1902	352 380	132 964	485 344	14 069	4 501	18 570
Steinkohlenkoks . .	1899	2 691 409	176 245	2 867 654	167 364	30 302	197 666
	1900	2 981 743	195 567	3 177 310	182 824	37 456	220 280
	1901	2 875 048	230 909	3 105 957	160 813	32 837	193 650
	1902	3 245 612	235 737	3 481 349	153 296	42 093	195 389
Braunkohlen, rohe .	1899	218	1 992	2 210	6 222 299	18 745	6 241 044
	1900	27 234	2 809	30 043	5 862 809	17 610	5 880 419
	1901	11 552	919	12 471	5 953 368	18 193	5 971 561
	1902	2 257	689	2 946	5 639 073	20 714	5 659 787
Braunkohlenbriketts und Koks . . .	1899	159 160	58 954	218 114	6 060	1 796	7 856
	1900	244 430	86 083	330 513	11 423	4 205	15 628
	1901	225 082	95 259	320 341	6 725	7 202	13 927
	1902	278 497	104 556	383 053	6 555	4 405	10 960
Eisenerz	1899	319 225	886	320 111	1 902 247	296 876	2 199 123
	1900	319 914	511	320 425	1 929 038	263 836	2 192 874
	1901	257 652	1 750	259 402	1 315 443	241 254	1 556 697
	1902	260 556	914	261 470	1 418 018	202 263	1 620 281
Eisen, roh, aller Art	1899	168 240	9 343	177 583	815 426	33 071	848 497
	1900	183 767	8 233	192 000	758 701	48 213	806 914
	1901	163 251	9 281	172 532	597 886	28 155	626 041
	1902	332 476	13 026	345 502	706 947	22 127	729 074

Digitized by Google

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Luppen von Schweißeisen . .	1899	11 483	603	12 086	128 786	2 334	131 102
	1900	19 188	1 132	20 320	114 197	2 813	117 010
	1901	114 014	13 578	127 592	132 436	1 759	134 195
	1902	151 476	15 532	167 008	110 615	3 088	113 703
Eisen- und Stahlbruch	1899	43 063	18 850	61 913	55 212	61 725	116 937
	1900	36 610	19 554	56 164	104 136	73 194	177 330
	1901	68 428	28 467	96 895	53 026	36 714	89 740
	1902	56 287	28 977	85 264	70 424	45 661	116 085
Eisen und Stahl . .	1899	535 057	383 463	918 520	47 285	52 920	100 205
	1900	501 875	354 278	856 153	57 192	47 302	104 494
	1901	756 998	420 734	1 177 732	41 316	38 912	80 228
	1902	759 691	440 169	1 199 860	54 814	42 652	97 466
Eisenbahnschienen .	1899	66 355	42 867	109 222	10 212	23 045	33 257
	1900	92 065	57 404	149 469	7 517	22 011	29 528
	1901	92 854	45 731	138 585	14 223	26 223	40 446
	1902	134 462	46 418	180 880	9 231	12 790	22 021
Eiserne Eisenbahnschwellen . . .	1899	10 313	3 439	13 752	3 351	453	3 804
	1900	11 639	12 535	24 174	299	430	729
	1901	14 567	4 553	19 120	6 697	279	6 976
	1902	20 176	4 198	24 374	3 580	397	3 977
Eiserne Achsen . .	1899	34 383	16 903	51 286	2 713	1 742	4 455
	1900	39 845	18 494	58 339	2 404	2 122	4 526
	1901	40 981	13 334	54 315	1 792	2 178	3 970
	1902	40 334	16 336	56 670	766	1 351	2 117
Eiserne Dampfkessel	1899	187 178	98 266	285 444	33 392	64 682	98 074
	1900	196 641	98 373	295 014	37 880	63 823	101 703
	1901	169 836	88 639	258 475	26 602	48 399	75 001
	1902	160 727	91 722	252 449	23 538	43 120	66 658
Eiserne Röhren . .	1899	41 596	33 644	75 240	15 302	6 296	21 598
	1900	43 773	36 537	80 310	13 822	7 291	21 113
	1901	49 996	43 559	93 555	16 478	7 752	24 230
	1902	60 549	53 153	113 702	5 457	6 575	12 032

Digitized by Google

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Eisen- und Stahldraht	1899	69 198	51 005	120 203	1 692	4 305	5 997
	1900	71 762	56 069	127 831	4 390	5 056	9 446
	1901	113 579	78 889	192 468	1 391	4 364	5 755
	1902	104 914	70 807	175 721	2 151	4 678	6 829
Eisen- und Stahlwaren	1899	116 119	141 367	257 486	11 461	36 253	47 714
	1900	107 533	142 113	249 646	11 093	33 252	44 345
	1901	116 829	150 869	267 698	7 434	34 578	42 012
	1902	128 097	169 637	297 734	8 385	37 023	45 408
Erze, rohe, Bleierze	1899	14 078	110	14 188	63 470	3 069	66 539
	1900	21 264	55	21 319	64 284	6 678	70 962
	1901	21 018	21	21 039	84 466	10 679	95 145
	1902	24 604	148	24 752	67 706	4 187	71 893
Kupfererze, Kupferstein	1899	1 223	9 132	10 355	4 081	1 858	5 939
	1900	270	990	1 260	729	2 332	3 061
	1901	465	43	508	7 028	1 963	8 991
	1902	4 146	40	4 186	4 473	6 075	10 548
Übrige Erze . . .	1899	34 473	1 827	36 300	211 663	46 895	258 558
	1900	32 357	1 722	34 079	258 064	51 659	309 723
	1901	31 033	2 381	33 414	232 197	55 978	288 175
	1902	45 499	2 140	47 639	170 998	77 276	248 274
Blei	1899	22 463	8 941	31 404	5 898	5 685	11 583
	1900	18 952	8 820	27 772	7 761	6 700	14 461
	1901	20 170	10 142	30 312	4 660	6 195	10 855
	1902	19 403	8 869	28 272	3 818	6 320	10 138
Zink	1899	30 586	22 150	52 736	17 072	1 810	18 882
	1900	35 746	25 403	61 149	21 308	2 641	23 949
	1901	42 018	28 944	70 962	20 621	2 723	23 344
	1902	71 123	31 894	103 017	22 971	2 905	25 876
Salz	1899	46 163	66 675	112 838	13 689	23 403	37 092
	1900	53 470	69 752	123 222	10 219	20 658	30 877
	1901	52 294	63 549	115 843	10 043	22 278	32 321
	1902	65 560	66 409	131 969	9 109	24 246	33 355

Digitized by Google

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Steinkohlen	1899	332 808	10 890	106	343 804
	1900	340 815	76 161	222	417 198
	1901	276 938	18 385	322	295 645
	1902	273 670	1 373	256	275 299
Steinkohlenbriketts . .	1899	14 365	120	.	14 485
	1900	58 670	21	.	58 691
	1901	11 009	50	.	11 059
	1902	8 813	.	.	8 813
Steinkohlenkoks . . .	1899	113 644	758	10	114 412
	1900	110 260	666	.	110 926
	1901	41 713	1 002	10	42 725
	1902	27 382	283	1	27 666
Braunkohlen, rohe . .	1899	41 184	.	1 579	42 763
	1900	44 932	.	1 644	46 576
	1901	32 450	.	1 104	33 554
	1902	35 575	.	1 541	37 116
Braunkohlenbriketts und Koks	1899	1 534	1	30	1 565
	1900	2 426	.	.	2 426
	1901	2 044	.	.	2 044
	1902	1 316	.	.	1 316
Eisenerz	1899	1 642 312	92 624	10	1 734 946
	1900	1 646 596	119 425	19	1 766 040
	1901	1 314 778	146 483	20	1 461 281
	1902	1 710 443	112 001	86	1 822 530
Eisen, roh, aller Art .	1899	47 618	8 118	30	55 766
	1900	20 463	5 897	76	26 436
	1901	28 998	3 565	271	32 834
	1902	48 332	2 596	942	51 870

Digitized by Google

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Luppen von Schweißeisen	1899	7 723	1 172	12	8 907
	1900	7 901	421	.	8 322
	1901	11 631	693	35	12 359
	1902	41 840	1 041	.	42 881
Eisen- und Stahlbruch	1899	2 860	218	547	3 625
	1900	5 869	574	669	7 112
	1901	4 877	497	144	5 518
	1902	3 225	204	121	3 550
Eisen und Stahl . . .	1899	31 987	5 881	3 810	41 678
	1900	26 171	5 861	3 958	35 990
	1901	19 872	3 405	2 860	26 137
	1902	21 963	4 997	2 588	29 548
Eisenbahnschienen . .	1899	3 585	336	28	3 949
	1900	9 824	80	36	9 940
	1901	6 012	11	48	6 071
	1902	17 200	57	5	17 262
Eiserne Eisenbahnschwellen	1899	171	.	.	171
	1900	5	.	11	16
	1901	1 372	.	.	1 372
	1902	2 225	.	14	2 239
Eiserne Achsen . . .	1899	1 882	17	2	1 901
	1900	2 006	37	18	2 061
	1901	500	12	17	529
	1902	1 117	45	5	1 167
Eiserne Dampfkessel .	1899	26 888	33 048	2 272	62 208
	1900	31 584	22 480	2 216	56 280
	1901	26 179	18 213	2 373	46 765
	1902	24 226	19 012	2 515	45 753
Eiserne Röhren . . .	1899	5 071	275	632	5 978
	1900	5 025	327	753	6 105
	1901	5 299	296	1 915	7 510
	1902	5 532	487	1 261	7 280

Digitized by Google

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Eisen- und Stahldraht .	1899	448	436	19	903
	1900	819	210	222	1 251
	1901	206	327	10	543
	1902	314	327	240	881
Eisen- und Stahlwaren	1899	5 282	2 831	1 155	9 268
	1900	5 693	3 233	2 974	11 900
	1901	4 467	2 623	3 894	10 984
	1902	4 387	2 319	3 716	10 422
Erze, rohe, Bleierze .	1899	289	43	32	364
	1900	5 601	566	14	6 181
	1901	148	318	1	467
	1902	57	95	43	195
Kupfererze, Kupferstein	1899	7	10	.	17
	1900	7	.	89	96
	1901	47	21	166	234
	1902	20	840	46	906
Übrige Erze	1899	4 474	7 980	30	12 484
	1900	27 929	10 531	15	38 475
	1901	10 942	15 521	.	26 463
	1902	19 339	19 053	106	38 498
Blei	1899	123	47	101	271
	1900	109	68	261	438
	1901	226	88	156	470
	1902	243	107	122	472
Zink	1899	1 272	130	761	2 163
	1900	1 120	449	772	2 341
	1901	1 036	175	1 082	2 293
	1902	1 001	153	762	1 916
Salz	1899	2 197	8 973	129	11 299
	1900	1 721	9 252	37	11 010
	1901	1 673	7 479	300	9 452
	1902	1 758	5 716	12	7 486

Digitized by Google

5. Bedürfnisse des Bauwesens.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Zement	1899	2 525 079	2 368 674	156 405	868 811	1 256 877
	1900	2 672 244	2 525 314	146 930	923 737	1 360 636
	1901	2 586 791	2 420 559	166 232	897 444	1 290 818
	1902	2 844 990	2 714 725	130 265	1 047 270	1 450 260
Dachpappe	1899	160 209	156 799	3 410	70 387	66 752
	1900	159 776	155 554	4 222	70 333	66 236
	1901	152 906	149 241	3 665	67 914	62 433
	1902	165 028	161 006	4 022	74 369	64 703
Erde	1899	10 290 183	9 694 992	595 191	5 309 837	4 206 385
	1900	11 046 889	10 376 920	669 969	5 677 894	4 552 665
	1901	10 527 499	9 917 561	609 938	5 580 793	4 187 338
	1902	11 023 285	10 431 665	591 620	5 877 068	4 352 461
Kalk	1899	3 248 944	2 975 163	273 781	1 276 838	1 615 444
	1900	3 347 219	3 034 494	312 725	1 344 697	1 602 749
	1901	3 027 624	2 752 772	274 852	1 224 032	1 435 840
	1902	3 254 978	2 946 002	308 976	1 344 282	1 516 729
Tonröhren	1899	542 612	532 654	9 958	264 372	243 896
	1900	522 309	509 537	12 772	242 269	248 099
	1901	502 836	491 644	11 192	239 351	227 295
	1902	533 916	523 742	10 174	250 374	247 298
Schiefer	1899	181 267	143 099	38 168	45 001	82 777
	1900	164 168	128 835	35 333	41 861	73 594
	1901	161 032	130 617	30 415	41 413	76 954
	1902	172 755	136 100	36 655	41 674	83 137
Steine, bearbeitete	1899	970 210	907 498	62 712	487 766	396 082
	1900	893 888	820 608	73 280	407 830	382 746
	1901	952 919	896 027	56 892	490 671	374 274
	1902	855 700	786 615	69 085	405 984	355 107
Steine, gebrannte	1899	21 955 601	21 206 633	748 968	12 932 585	7 825 840
	1900	23 647 500	22 931 081	716 419	14 048 484	8 420 008
	1901	22 588 994	21 984 715	604 279	13 572 301	7 928 900
	1902	23 945 140	23 406 696	538 444	14 295 549	8 637 789
Teer und Asphalt	1899	860 619	744 420	116 199	288 280	369 980
	1900	909 672	769 748	139 924	300 007	392 430
	1901	887 159	766 458	120 701	309 589	383 278
	1902	899 778	776 312	123 466	319 811	378 204

Digitized by Google

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Zement	1899	70 648	177 182	247 830	47 234	70 804	118 038
	1900	71 401	164 736	236 137	45 785	76 205	121 990
	1901	60 368	152 963	213 331	62 612	89 334	151 946
	1902	56 922	139 730	196 652	32 614	77 465	110 079
Dachpappe	1899	2 529	4 875	7 404	484	14 785	15 269
	1900	2 807	5 013	7 820	254	13 972	14 226
	1901	2 490	5 118	7 608	719	13 776	14 495
	1902	3 285	5 526	8 811	342	16 408	16 750
Erde	1899	276 435	114 931	391 366	260 244	63 839	324 083
	1900	286 587	83 712	370 299	323 891	62 649	386 540
	1901	282 904	110 046	392 950	275 399	39 384	314 783
	1902	262 609	160 477	423 086	282 962	41 659	324 621
Kalk	1899	15 651	76 963	92 614	187 612	5 923	193 535
	1900	23 666	80 729	104 395	211 967	6 319	218 286
	1901	20 476	86 773	107 249	202 557	6 127	208 684
	1902	25 165	79 562	104 727	218 702	5 429	224 131
Tonröhren	1899	6 463	15 291	21 754	1 467	9 096	10 563
	1900	8 423	15 415	23 838	751	8 754	9 505
	1901	8 445	17 413	25 858	694	7 185	7 879
	1902	7 663	18 598	26 261	982	7 472	8 454
Schiefer	1899	5 774	2 730	8 504	25 649	12 591	38 240
	1900	5 210	2 508	7 718	24 203	10 872	35 075
	1901	5 334	2 749	8 083	20 126	9 501	29 627
	1902	5 906	2 555	8 461	23 306	8 734	32 040
Steine, bearbeitete	1899	15 519	15 719	31 238	37 093	7 981	45 074
	1900	23 655	19 229	42 884	40 009	10 803	50 812
	1901	10 746	20 221	30 967	37 875	10 861	48 736
	1902	10 791	16 774	27 565	45 474	8 750	54 224
Steine, gebrannte	1899	411 475	263 930	675 405	230 983	184 278	415 261
	1900	382 977	264 639	647 616	215 877	197 950	413 827
	1901	328 847	257 047	585 894	183 057	226 467	409 524
	1902	301 387	273 066	574 453	153 729	200 292	354 021
Teer und Asphalt	1899	30 706	45 754	76 460	75 389	40 406	115 795
	1900	37 683	37 486	75 169	89 947	39 825	129 772
	1901	35 688	30 111	65 799	77 046	43 480	120 526
	1902	34 043	38 043	72 086	81 418	40 254	121 672

Digitized by Google

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Zement	1899	38 030	487	6	38 523
	1900	29 457	281	6	29 744
	1901	43 069	144	39	43 252
	1902	40 577	103	49	40 729
Dachpappe	1899	300	91	6	397
	1900	264	75	822	1 161
	1901	340	111	5	456
	1902	310	84	1	395
Erde	1899	50 854	3 486	4 172	58 512
	1900	52 686	4 047	2 758	59 491
	1901	43 703	3 865	4 067	51 635
	1902	40 160	3 664	2 225	46 049
Kalk	1899	70 168	40	310	70 518
	1900	76 727	40	325	77 092
	1901	51 788	7	24	51 819
	1902	65 047	22	40	65 109
Tonröhren	1899	1 778	228	22	2 028
	1900	3 162	436		3 598
	1901	1 819	198	36	2 053
	1902	1 366	143	20	1 529
Schiefer	1899	5 212	722	811	6 745
	1900	4 549	542	829	5 920
	1901	3 876	447	632	4 955
	1902	5 275	435	1 733	7 443
Steine, bearbeitete	1899	8 934	584	582	10 100
	1900	6 532	2 480	604	9 616
	1901	6 937	530	804	8 271
	1902	11 867	287	666	12 820
Steine, gebrannte	1899	77 240	26 469	2 801	106 510
	1900	94 339	19 103	4 123	117 565
	1901	66 666	22 632	3 077	92 375
	1902	59 307	21 353	2 668	83 328
Teer und Asphalt	1899	2 548	1 872	5 684	10 104
	1900	2 476	1 512	8 306	12 294
	1901	1 421	1 888	4 658	7 967
	1902	1 240	1 458	5 307	8 005

Digitized by Google

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1898 bis 1900.[1]

Für die Darstellung der Hauptbetriebsergebnisse der deutschen, englischen und französischen Eisenbahnen für 1898/1900 sind nachstehende amtliche Quellen benutzt:

1. Für die Eisenbahnen Deutschlands:
   „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für die Jahre 1898, 1899 und 1900."
   (Bearbeitet im Reichseisenbahnamt)
2. Für die Eisenbahnen Großbritanniens und Irlands:
   a) Railway Returns for England and Wales, Scotland and Ireland for the year 1900. London 1901.
   b) General Report to the Board of Trade in regard to the share and loan capital, traffic in passengers and goods and the working expenditure and net profits from Railway working of the Railway Companies of the United Kingdom for the year 1900. London 1901.
3. Für die Eisenbahnen Frankreichs:
   a) Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1898, 1899 und 1900. Documents divers.
      Première partie: France. Intérêt général. Paris 1900, 1901 u. 1902.
      Deuxième partie: France. Intérêt local. Algérie et Tunisie. Paris 1900, 1901 und 1902.[2])
   b) Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1898, 1899 und 1900. Documents principaux. Paris 1899, 1900 und 1901.

(Vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlicht.)

Die Angaben für die deutschen Eisenbahnen beziehen sich auf die vollspurigen Bahnen für öffentlichen Verkehr (ohne Schmalspurbahnen), während bei den französischen Angaben die schmalspurigen Eisenbahnen mit einbegriffen sind (jedoch ohne Industriebahnen). In der englischen Statistik fehlen Angaben über Art und Spurweite der Bahnen.

Die größeren statistischen Zahlenangaben sind auf Millionen und die Prozentzahlen auf 1 Dezimale abgerundet.

---

[1]) Vergl. Archiv 1902 S. 309 ff.: Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1897 bis 1899.

[2]) Der zweite Teil der Documents divers ist erst Ende Juni 1903 erschienen, weshalb der vorstehende Aufsatz nicht eher veröffentlicht werden konnte.

Digitized by Google

1. Ausdehnung und

Gegenstand[2])	Deutschland[3])			England[4])		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
Bahnlänge (Eigentumslänge) km	48 280	49 041	49 930	34 849	34 915	35 165
davon sind:						
Staatsbahnen . . . . . „	44 579	45 173	45 886	—	—	—
in Proz. der Bahnlänge %	92,4	92,1	91,9	—	—	—
Doppel- und mehrgleisig . km	17 158	17 584	17 870	19 134	19 271	19 568
in Proz. der Bahnlänge %	35,5	35,9	35,8	54,9	55,2	55,6
Es kommen an Bahnlänge auf je:						
100 qkm Fläche . . . km	8,92	9,04	9,22	11,00	11,02	11,10
10 000 Einwohner . . . . „	8,88	8,89	8,91	8,63	8,58	8,56
Betriebslänge:						
am Jahresschluß . . . . „	48 498	49 258	50 160	34 849	34 915	35 165
im Jahresdurchschnitt . . „	47 800	48 870	49 969	—	—	—
Länge der Schmalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr . . . . . „	1 602	1 713	1 800	—	—	—
Verwendetes Anlagekapital:						
überhaupt . . . . Mill. ℳ	12 134,0	12 403,0	12 749,4	22 689,4	23 046,4	23 520,0
für 1 km Bahnlänge . . „	252 037	253 614	255 605	651 078	660 070	670 014
Von dem verwendeten Anlagekapital sind beschafft:						
a) bei den Staatsbahnen: durch Staatsanleihen und aus außerordentlichen Fonds usw. . . . Mill. ℳ	11 610,5	11 858,9	12 173,4	—	—	—
b) bei den Privatbahnen: durch Ausgabe						
von Aktien . . . . „	263,4	269,7	285,2	[7])16694,5	[7])16981,4	[7])17309,1
von Obligationen . . . „	221,3	232,7	241,4	[7])5 994,9	[7])6 065,0	[7])6 210,9

[1]) Für die Umrechnung gelten: 1 mile (engl.) = 1,609 km; 1 £ = rund 20 ℳ;
[2]) Abweichungen gegen frühere Angaben beruhen auf neueren Feststellungen.
[3]) Die Angaben für Deutschland beziehen sich auf das Rechnungsjahr
[4]) Die Angaben für England (Vereinigtes Königreich) und für Frankreich
[5]) Ohne die Strecken auf fremdem Gebiete und die Industriebahnen und
[6]) In den vorstehenden Längenzahlen mitenthalten und zwar für 1898 =
[7]) Die Abweichungen gegen die früheren Angaben beruhen auf einer anderen jetzt das ordinary, guaranteed und preferential capital zusammengefaßt, während

Digitized by Google

Anlagekapital.[1])

Frankreich[4])			Zunahme oder Abnahme in 1900 gegen 1898					
			Deutschland		England		Frankreich	
1898	1899	1900	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
[5])41 703	[5])42 215	[5])42 826	+ 1 650	+ 3,4	+ 316	+ 0,9	+1123	+ 2,7
2 683	2 727	2 780	+ 1 307	+ 2,9	—	—	+ 97	+ 3,6
6,4	6,4	6,5	— 0,5	— 0,5	—	—	+ 0,1	+ 1,6
15 315	15 638	16 110	+ 712	+ 4,1	+ 434	+ 2,1	+ 795	+ 5,2
36,7	37,0	37,6	+ 0,3	+ 0,9	+ 0,7	+ 1,3	+ 0,9	+ 2,5
7,9	8,0	8,0	+ 0,30	+ 3,4	+ 0,10	+ 0,9	+ 0,1	+ 1,3
10,8	10,9	11,9	+ 0,03	+ 0,03	— 0,03	— 0,3	+ 1,1	+10,2
41 665	42 176	42 704	+ 1 662	+ 3,4	+ 316	+ 0,9	+1039	+ 2,5
41 493	41 860	42 459	+ 2 169	+ 4,5	—	—	+ 966	+ 2,4
[6]) —	[6]) —	[6]) —	+ 198	+ 12,3	—	—	—	—
13 185,8	13 291,1	13 531,1	+ 615,4	+ 5,1	+ 830,6	+ 3,6	+ 345,3	+ 2,6
316 182	314 874	315 955	+ 3 568	+ 1,4	+ 18 936	+ 2,9	— 227	— 0,07
—	—	—	+ 562,9	+ 4,8	—	—	—	—
1 314,7	1 322,4	1 399 6	+ 21,8	+ 8,3	+ 614,6	+ 3,6	+ 84,9	+ 6,5
9 791,2	9 945,3	10 239,7	+ 20,1	+ 9,1	+ 216,9	+ 3,6	+ 448,5	+ 4,6

1 d = rund 8½ ₰; 1 ton (engl.) = 1 016 kg; 1 franc = rund 0,80 ℳ.

(1. April bis 31. März).
gelten für das Kalenderjahr.
Tramways.
3 784 km, für 1899 = 3 971 km und für 1900 = 4 447 km.
Gruppierung der in der englischen Statistik gegebenen Rubriken; als Aktien sind loans und debenture stocks als Obligationen eingereiht sind.

Digitized by Google

2. Betriebsmittel und

Gegenstand	Deutschland			England		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
I. Bestand.						
Lokomotiven:						
überhaupt . . . . . Stück	17 623	18 291	19 069	19 914	20 570	21 304
auf 10 km Betriebslänge „	3,64	3,72	3,80	5,71	5,83	6,07
Personenwagen:						
überhaupt . . . . . „	35 086	36 638	38 434	45 125	46 176	47 676
auf 10 km Betriebslänge „	7,38	7,58	7,66	12,95	13,22	13,56
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen . . . . „	383 578	398 054	412 262	[2]) 690 428	[2]) 712 640	[2]) 733 350
auf 10 km Betriebslänge „	79,3	81,0	82,2	198,12	204,11	208,55
Postwagen . . . . . „	2 122	2 223	2 283	(bei den Personen-		
II. Leistungen.						
Die eigenen und fremden Lokomotiven leisteten: [1])						
a) Lokomotivkm . . . Mill.	679,3	717,7	760,5	611,9	637,5	646,9
auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge Anzahl	14 211	14 685	15 303	17 559	18 258	18 397
b) Nutzkm . . . . . Mill.	461,0	484,7	511,8	—	—	—
Geleistete Wagenachskm: [4])						
von Personenwagen . „	3 873,7	4 034,9	4 165,0	—	—	—
„ Gepäck- u. Güterwagen . . . . . „	13 009,6	13 819,7	14 239,6	—	—	—
„ Postwagen . . . „	363,4	373,9	385,1	—	—	—
Insgesamt	17 246,7	18 228,5	18 789,7	—	—	—
auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge Anzahl	360 810	373 002	376 026	—	—	—

Abweichungen gegen frühere Angaben beruhen auf neueren Mitteilungen.

[1]) Auf eigenen Betriebsstrecken.

[2]) Darunter an Güterwagen (waggons of all kinds used for the conveyance 1899 = 677 099 Stück und für 1900 = 695 967 Stück.

[3]) Von eigenen Lokomotiven auf eigenen und fremden Strecken.

[4]) Die Quelle gibt „Wagenkilometer“ an (von eigenen Wagen auf eigenen kilometer umgeschätzt.

Digitized by Goog

deren Leistungen.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1900 gegen 1898					
			Deutschland		England		Frankreich	
1898	1899	1900	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
10 650	10 755	11 111	+ 1 046	+ 5,9	+ 1 390	+ 7,0	+ 461	+ 4,3
2,57	2,57	2,62	+ 0,16	+ 4,4	+ 0,36	+ 6,3	+ 0,05	+ 1,9
27 634	29 049	30 035	+ 3 348	+ 9,5	+ 2 551	+ 5,6	+ 2 401	+ 8,7
6,66	6,94	7,07	+ 0,28	+ 3,8	+ 0,61	+ 4,7	+ 0,41	+ 6,1
281 043	284 601	294 767	+ 28 684	+ 7,5	+ 42 922	+ 6,9	+ 13 724	+ 4,9
67,7	68,0	69,4	+ 2,9	+ 3,6	+ 10,43	+ 5,3	+ 1,7	+ 2,5
wagen mit enthalten)			+ 161	+ 7,6	—	—	—	—
[3]) 384,1	[3]) 401,2	[3]) 416,8	+ 81,2	+ 12,0	+ 35,0	+ 5,7	+ 32,7	+ 8,5
9 256	9 591	9 817	+ 1 092	+ 7,7	+ 838	+ 4,8	+ 561	+ 6,1
—	—	—	+ 50,8	+ 11,0	—	—	—	—
[4]) 2595,2	[4]) 2673,6	[4]) 2793,8	+ 291,3	+ 7,5	—	—	+ 198,6	+ 7,6
9 301,9	9 514,9	10 140,8	+ 1 230,0	+ 9,4	—	—	+ 838,9	+ 9,0
—	—	—	+ 21,7	+ 6,0	—	—	—	—
11 915,0	12 188,5	12 934,6	+ 1 543,0	+ 8,9	—	—	+ 1 019,6	+ 8,6
287 158	291 171	304 638	+ 15 216	+ 4,2	—	—	+ 17 480	+ 6,1

of live stock, minerals or general merchandise) für 1898 = 655 763 Stück, für

und fremden Strecken). Diese sind zur leichteren Vergleichung auf Wagenachs-

Digitized by Google

3. Verkehrs-

Gegenstand	Deutschland			England		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
Personenverkehr:						
Beförderte Personen Mill. Anz.	763,0	812,7	856,5	[1]) 1062,9	[1]) 1106,7	[1]) 1142,1
Geleistete Personenkm „	17 612,9	18 660,5	20 071,3	—	—	—
Durchschnittliche Fahrt:						
für 1 Person . . . . km	23,08	22,96	23,43	—	—	—
Durchschnittsertrag:						
für 1 Person . . . . ℳ	0,64	0,63	0,64	[2]) 0,73	[2]) 0,67	[2]) 0,67
„ 1 Personenkm . . . ₰	2,77	2,75	2,75	—	—	—
Güterverkehr:						
Beförd. Gütertonnen Mill. t	[4]) 304,1	[4]) 322,5	[4]) 338,4	[5]) 384,7	[5]) 420,3	[5]) 424,1
Geleistete Gütertkm Mill. tkm	30 783,3	32 985,7	34 698,9	—	—	—
Durchschnittl. Fahrt für 1 Gütertonne . . . km	101,1	102,3	102,5	—	—	—
Durchschnittsertrag:						
für 1 Gütertonne . . . ℳ	3,82	3,79	3,76	[7]) 2,5	[7]) 2,5	[7]) 2,5
„ 1 Gütertkm . . . ₰	3,77	3,70	3,66	—	—	—
Geleistete Zugkm:						
in Schnell- u. Personenzügen Mill. Anz.	218,2	226,9	239,3	336,3	348,6	354,1
„ Güterzügen . . . „	172,3	184,3	195,2	272,3	285,7	289,6
„ gemischten Zügen „	43,2	45,0	47,3	3,2	3,3	3,3
„ Arbeits- u. Materialzügen . . . . . „	4,5	4,4	5,1	—	—	—
überhaupt . . . . . „	438,2	461,1	486,9	611,8	637,6	646,9
durchschnittlich auf 1 km Anz.	9 167	9 921	9 738	17 557	18 263	18 397
Auf 1 km kommen durchschnittl.:						
Personenkm . . . . . Anz.	375 623	389 300	411 780	—	—	—
Güterkm . . . . . „	645 479	676 606	699 955	—	—	—

[1]) Ohne Karteninhaber (für 1898 = 1 283 045, für 1899 = 1 537 765 und für 1900

[2]) Ohne Zeitkarten.

[3]) Für die französischen Bahnen sind bei der Angabe über den Durchschnitte sie umfassen „les suppléments de parcours, les changements de classe en course classe et par catégorie n'est pas connue", also nur Einnahmen, die reine Personen- gerechnet sind. Ferner ist die von den Reisenden in Höhe von 12% des Fahr- bei den andern Bahnen geschehen ist, die aus dem Personenverkehr gewonnen- man für die Jahre 1898, 1899 und 1900 einen Durchschnittsbetrag von 3,94, 3,93 und

[4]) Güterbeförderung gegen Frachtberechnung.

[6]) Frachtgüter (ohne Equipagen, Pferde und Vieh).

Digitized by Google

ergebnisse.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1900 gegen 1898					
			Deutschland		England		Frankreich	
1898	1899	1900	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
409,7	426,9	487,6	+ 93,5	+ 12,3	+ 79,4	+ 7,4	+ 77,9	+ 19,0
12 029,3	12 557,9	14 392,2	+ 2 458,4	+ 14,0	—	—	+ 1 362,9	+ 11,3
28,9	29,1	28,9	+ 0,35	+ 1,3	—	—	—	—
0,89	0,90	1,11	—	—	— 0,06	— 8,2	+ 0,22	+ 24,7
[3] 3,02	[3] 2,98	[3] 2,97	— 0,02	— 0,01	—	—	— 0,05	— 1,7
[6] 119,5	[6] 125,9	[6] 132,8	+ 34,0	+ 11,2	+ 40,2	+ 10,5	+ 13,3	+ 11,1
[6] 14973,7	[6] 15838,6	[6] 16681,3	+ 3 915,6	+ 12,7	—	—	+ 1 707,6	+ 11,4
125,3	125,0	125,6	+ 1,4	+ 1,1	—	—	+ 0,3	+ 0,2
4,86	5,09	5,09	— 0,06	— 1,6	—	—	+ 0,13	+ 2,6
3,96	4,04	3,97	— 0,11	— 2,9	—	—	+ 0,01	+ 0,2
164,3	170,7	183,3	+ 21,1	+ 9,7	+ 17,7	+ 5,3	+ 19,0	+ 11,5
112,4	118,5	126,7	+ 22,9	+ 13,3	+ 17,3	+ 6,3	+ 14,3	+ 12,7
48,9	49,3	38,4	+ 4,1	+ 9,5	+ 0,1	+ 3,1	— 10,5	— 21,4
1,7	1,9	1,9	+ 0,6	+ 13,3	—	—	+ 0,2	+ 11,8
327,3	340,4	350,3	+ 48,7	+ 11,1	+ 35,1	+ 5,7	+ 23,0	+ 7,0
7 888	8 133	8 250	+ 571	+ 6,2	+ 840	+ 4,8	+ 362	+ 4,6
289 911	300 000	337 118	+ 36 157	+ 9,6	—	—	+ 47 207	+ 16,3
360 873	378 371	390 735	+ 54 476	+ 8,4	—	—	+ 29 862	+ 8,3

= 1 749 804).

ertrag eines Personenkilometers die recettes supplémentaires nicht berücksichtigt; de route, les billets perdus et généralement toute recette, dont la repartition par geldeinnahmen darstellen und in den Statistiken der anderen Länder daher ein- preises zu zahlende Transportsteuer nicht berücksichtigt. — Dividiert man, wie es Gesamteinnahme durch die Zahl der geleisteten Personenkilometer, so erhält 3,83 ₰ für jedes Personenkilometer.

[5] Minerals and general merchandise.

[7] Für minerals and general merchandise.

Digitized by Google

4. Finanzielle

Gegenstand	Deutschland			England		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
Betriebseinnahmen:						
a) Einnahme aus dem Personenverkehr:						
f. Personenbeförderung Mill. ℳ	488,4	513,1	550,9	703,6	735,7	761,3
Nebeneinnahmen (Gepäck, Hunde u. Sonstiges). Mill. ℳ	19,1	20,6	22,1	133,3	139,0	145,9
überhaupt . . . . . „	507,5	533,7	573,0	836,9	874,7	907,2
für 1 km durchschnittliche Betriebslänge . ℳ	10 829	11 139	11 760	24 017	25 052	25 812
b) Einnahme aus dem Güterverkehr:						
überhaupt . . . . . Mill. ℳ	1 195,5	1 258,2	1 309,1	984,4	1 042,3	1 069,4
für 1 km durchschnittliche Betriebslänge ℳ	25 069	25 808	26 407	28 247	29 854	30 411
c) Sonstige Einnahmen . Mill. ℳ	133,2	150,3	[2]) 145,0	103,7	116,3	118,9
Gesamteinnahmen:						
überhaupt . . . . . „	[4])1 836,2	[4])1 942,2	[4])2 027,1	1 925,0	2 033,3	2 096,6
für 1 km durchschnittliche Betriebslänge ℳ	38 414	39 741	40 790	55 240	58 237	59 607
Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr:						
überhaupt . . . . . Mill. ℳ	1 703,1	1 791,9	1 882,0	1 821,3	1 917,0	1 977,3
für 1 km durchschnittliche Betriebslänge . ℳ	35 630	36 947	37 664	52 263	54 906	56 235
Gesamtausgaben:[5])						
überhaupt . . . . . Mill. ℳ	[6])1 093,7	[6])1 165,1	[6])1 264,0	[7])1 119,2	[7])1 201,8	[7])1 294,9
für 1 km durchschnittliche Betriebslänge . ℳ	22 881	23 841	25 434	32 116	34 421	36 834
in Proz. d. Betriebseinnahm. %	59,6	60,0	62,4	58,5	59,1	61,4

[1]) Ohne Verkehrssteuer.

[2]) Hierin 46 600 000 ℳ Erträge aus Veräußerungen.

[3]) Recettes diverses et annexes.

[4]) Ohne Pachtzins. Die Betriebseinnahmen betragen mit Pachtzins für 1898

[5]) Eine Gliederung der Betriebsausgaben nach Verwaltungszweigen — wie bis- Deutschlands eine andere Verbuchung dieser Ausgaben vorgeschrieben, mit welcher

[6]) Ohne Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und ohne Pachtzins. Die für 1900 = 1 290,0 Mill. ℳ.

[7]) Mit Nebenausgaben. Die Ausgaben für Dampfschiffe, Kanäle und Häfen

[8]) Mit Nebenausgaben.

Digitized by Google

Ergebnisse.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1900 gegen 1898					
			Deutschland		England		Frankreich	
1898	1899	1900	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
362,9	375,4	427,4	+ 62,5	+ 12,8	+ 58,2	+ 8,3	+ 64,5	+ 15,0
110,5	118,2	124,4	+ 3,0	+ 15,5	+ 12,6	+ 9,4	+ 13,9	+ 12,6
[1] 473,4	[1] 493,6	[1] 551,9	+ 65,5	+ 12,9	+ 70,8	+ 8,5	+ 78,5	+ 16,6
11 409	11 791	12 998	+ 931	+ 8,6	+ 1 795	+ 7,5	+ 1 589	+ 13,9
592,5	640,4	661,8	+ 113,6	+ 9,5	+ 85,0	+ 8,6	+ 69,3	+ 11,7
14 279	15 298	15 587	+ 1 338	+ 5,3	+ 2 164	+ 7,6	+ 1 308	+ 9,1
[3] 23,9	[3] 22,0	[3] 21,3	+ 11,8	+ 8,9	+ 15,2	+ 14,7	— 2,6	— 11,7
1 119,0	1 155,9	1 235,0	+ 190,9	+ 10,4	+ 171,0	+ 8,8	+ 116,0	+ 10,4
26 968	27 613	29 087	+ 2 376	+ 6,2	+ 4 367	+ 7,8	+ 2 119	+ 7,8
1 065,9	1 133,9	1 213,7	+ 178,9	+ 10,5	+ 175,8	+ 9,6	+ 147,8	+ 13,9
25 688	27 088	28 585	+ 2 034	+ 5,7	+ 3 972	+ 7,6	+ 2 897	+ 11,3
[8] 579,7	[8] 597,8	[8] 676,2	+ 170,3	+ 15,6	+ 175,7	+ 15,7	+ 96,5	+ 16,6
13 970	14 281	15 926	+ 2 553	+ 11,2	+ 4 718	+ 14,7	+ 1 956	+ 14,0
54,4	52,8	53,5	+ 2,8	+ 4,7	+ 3,3	+ 5,6	— 8,9	— 25,1

= 1 839,8 Mill. ℳ, für 1899 = 1 945,6 Mill. ℳ und für 1900 = 2 030,4 Mill. ℳ

her — kann nicht mehr stattfinden. Mit dem Jahre 1898 ist für die Eisenbahnen die Angaben Englands und Frankreichs nicht in Vergleich gestellt werden können.

Gesamtausgaben betragen für 1898 = 1 616,6 Mill. ℳ, für 1899 = 1 195,0 Mill. ℳ und

stellten sich in 1898 auf 53,7 Mill. ℳ, in 1899 auf 58,6 Mill. ℳ und in 1900 auf 60,6 M. ℳ

Digitized by Google

Gegenstand	Deutschland			England		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
Überschuß:						
im ganzen . . . . Mill. ℳ	[1] 723,2	[1] 750,7	[1] 740,9	[2] 805,8	[2] 831,5	[2] 801,2
für 1 km durchschnittliche Betriebslänge . . ℳ	15 130	15 361	14 908	23 124	23 816	22 773
in Proz. des Anlagekapitals %	6,96	6,12	5,91	3,55	3,61	3,41
„ „ der Roheinnahme „	39,3	38,6	36,5	41,9	40,9	38,2
Von der Gesamteinnahme entfallen:						
auf Personen- u. Gepäckverkehr . . . . . %	27,34	27,39	28,27	43,47	43,02	43,31
„ Güterverkehr . . . . „	64,88	64,56	64,58	51,14	51,26	51,02
„ sonstige Einnahmen . „	[4] 7,58	[4] 8,05	[4] 7,15	5,39	5,72	5,67

Aus den vorstehenden Übersichten ergibt sich folgendes über Zunahme an Bahnlänge, Anlagekapital, Betriebsmittel und Verkehr.

Das Eisenbahnnetz Deutschlands übertraf am Ende des Jahres 1900 mit 49 930 km Bahnlänge das Englands um 14 765 km und
„ Frankreichs „ 7 104 „ .

Die Zunahme der Bahnlänge in den drei Jahren 1898 bis 1900 betrug:
für Deutschland . . . . . 1 650 km oder 3,4 %
„ England . . . . . 316 „ „ 0,9 „ ,
„ Frankreich . . . . . 1 123 „ „ 2,7 „ .

Der Umfang des Staatsbahnnetzes[3]) stellte sich Ende 1900:
für Deutschland auf 45 886 km = 91,9 % der Bahnlänge,
„ Frankreich „ 2 780 „ = 6,5 „ „ „ .

Die Zunahme betrug im Jahre 1900 (gegen 1898) bei den Staatsbahnen:
für Deutschland . . . . . 1 307 km oder 2,9 % und
„ Frankreich . . . . . 97 „ „ 3,6 „ .

[1]) Unter Berücksichtigung sämtlicher Einnahme- und Ausgabetitel des Buchungsformulars. Der Betriebsüberschuß beträgt (ohne Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und ohne Pachtzins) für 1898 = 742,9 Mill. ℳ, für 1899 = 777,1 Mill. ℳ und für 1900 = 763,1 Mill. ℳ. Davon entfallen durchschnittlich auf 1 km im Jahre 1898 = 15 542 ℳ, im Jahre 1899 = 15 901 ℳ und im Jahre 1900 = 15 260 ℳ.

[2]) Der Betriebsüberschuß stellt sich für 1898 auf 755,8 Mill. ℳ, für 1899 auf 776,1 Mill. ℳ und für 1900 auf 758,6 Mill. ℳ.

Digitized by Google

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1900 gegen 1898					
			Deutschland		England		Frankreich	
1898	1899	1900	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
[3]) 539,3	[3]) 558,1	[3]) 558,8	+ 17,7	+ 2,4	— 4,6	— 0,6	+ 19,5	+ 3,6
12 998	13 332	13 161	— 222	— 1,5	— 351	— 1,1	+ 163	+ 1,3
4,09	4,20	4,13	— 0,15	— 2,5	— 0,14	— 3,9	+ 0,04	+ 1,0
48,2	48,3	45,3	— 2,8	— 7,1	— 3,7	— 8,8	— 2,9	— 6,0
42,3	42,7	44,7	+ 0,73	+ 2,6	— 0,16	— 0,4	+ 2,4	+ 5,7
55,5	55,4	58,6	— 0,30	— 0,4	— 0,12	— 0,2	— 1,9	— 3,4
2,2	1,9	1,7	— 0,43	— 5,6	+ 0,28	+ 5,3	— 0,5	—22,7

Bei den doppel- und mehrgleisigen Strecken ergab sich im Jahre 1900 (gegenüber 1898) eine Zunahme:

in Deutschland von . . . . . 712 km oder 4,1 %,
„ England „ . . . . . 434 „ „ 2,1 „ ,
„ Frankreich „ . . . . . 795 „ „ 5,2 „ .

Die Zunahme beim Anlagekapital[6]) beträgt für 1898/1900:

bei den deutschen Eisenbahnen . . . . . 5,1 %,
„ „ englischen „ . . . . . 3,6 „ ,
„ „ französischen „ . . . . . 2,6 „ .

Für die Betriebsmittel stellt sich die Zunahme im Jahre 1900 (gegenüber 1898) wie folgt:

a) bei den Lokomotiven:

für Deutschland auf . . . . 5,9 % (1046 Stück),
„ England „ . . . . 7,0 „ (1390 „),
„ Frankreich „ . . . . 4,3 „ (461 „).

---

[3]) Der Betriebsüberschuß betrug im Jahre 1898 = 500,8 Mill. ℳ, im Jahre 1899 = 548,1 Mill. ℳ und im Jahre 1900 = 560,2 Mill. ℳ.

[4]) Die auffallende Steigerung gegen die Vorjahre beruht auf den Vorschriften des im Jahre 1898 eingeführten neuen Normalbuchungsformulars.

[5]) Die englischen Eisenbahnen sind sämtlich Privatbahnen.

[6]) Das kilometrische Anlagekapital hat sich bei den deutschen Bahnen um 1,4 %, bei den englischen Bahnen um 2,9 % vermehrt, bei den französischen Bahnen dagegen um 0,07 % verringert.

Digitized by Google

b) bei den Personenwagen:

für Deutschland auf . . . . 9,5 % (3 348 Stück),
„ England „ . . . . . 5,6 „ (2 551 „),
„ Frankreich „ . . . . . 8,7 „ (2 401 „),

c) bei den Gepäck- und Güterwagen:

für Deutschland auf . . . . 7,5 % (28 684 Stück),
„ England „ . . . . . 6,2 „ (42 922 „),
„ Frankreich „ . . . . . 4,9 „ (13 724 „).

Die Zahl der beförderten Personen ist in den Jahren 1898—1900 gestiegen:

bei den deutschen Eisenbahnen um . . . 12,3 %
„ „ englischen „ „ . . . . 7,4 „
„ „ französischen „ „ . . . . 19,0 „ [1])

Die Zahl der geleisteten Personenkilometer[2]) hat:

bei den deutschen Eisenbahnen um . . . 14,0 %
„ „ französischen „ „ . . . . 11,3 „

zugenommen.

Im Güterverkehr sind sowohl die beförderten Gütermengen, als auch die Einnahmen bei den deutschen, englischen und französischen Eisenbahnen gestiegen.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen und Tonnenkilometer betrug 1900:

bei den deutschen Bahnen rund 338 Millionen t (34 699 Millionen tkm),
„ „ englischen „ „ 425 „ „ (— [2]) „ „ ,
„ „ französischen „ „ 133 „ „ (16 681 „ „).

Die beförderten Gütertonnen und gefahrenen Gütertonnenkilometer sind gestiegen (in Prozenten):

	Gütertonnen	Gütertonnenkm
bei den deutschen Eisenbahnen . . %	+ 11,2	+ 12,7
„ „ englischen „ . . „	+ 10,5	—
„ „ französischen „ . . „	+ 11,1	+ 11,4

[1]) Auf die Verkehrsergebnisse bei den französischen Eisenbahnen im Jahre 1900 hat die Weltausstellung in Paris einen unverkennbaren Einfluß ausgeübt.

[2]) Die englischen Bahnen veröffentlichen keine Personen- und Gütertonnenkilometer.

Digitized by Google

Die Gesamteinnahmen haben für 1898—1900 bei den deutschen Bahnen um rund 190,9 Millionen ℳ oder 10,4 %, bei den englischen Bahnen um rund 171,0 Millionen ℳ oder 8,8 % und bei den französischen Bahnen um rund 116,0 Millionen ℳ oder 10,4 % zugenommen.

Scheidet man die sonstigen Einnahmen aus, unter denen vielfache mit dem eigentlichen Verkehrsdienst nicht unmittelbar zusammenhängende Beträge sich befinden, so ergibt sich für die Verkehrseinnahmen im Jahre 1900 gegen 1898 bei den deutschen Bahnen eine Zunahme um rund 178,9 Millionen ℳ oder um 10,5 %, bei den englischen Bahnen um rund 175,8 Millionen ℳ oder um 9,6 % und bei den französischen Bahnen um rund 147,8 Millionen ℳ oder um 13,9 %.

Die kilometrische Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr ist durchweg gestiegen und zwar:

bei den deutschen Eisenbahnen um . . . 5,7 %
„ „ englischen „ „ . . . 7,6 „
„ „ französischen „ „ . . . 11,3 „.

Im Personenverkehr hat gleichfalls eine weitere Zunahme stattgefunden. Die Einnahme darauf ist:

bei den deutschen Eisenbahnen um . . . 12,9 %
„ „ englischen „ „ . . . 8,5 „ und
„ „ französischen „ „ . . . 16,6 „

gestiegen.

Es hat in den Jahren 1898—1900 die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr:

bei den deutschen Eisenbahnen um . . . 9,5 %
„ „ englischen „ „ . . . 8,6 „ und
„ „ französischen „ „ . . . 11,7 „

zugenommen.

Die kilometrische Einnahme im Güterverkehr ist:

bei den deutschen Eisenbahnen um . . . 5,3 %
„ „ englischen „ „ . . . 7,6 „ und
„ „ französischen „ „ . . . 9,1 „

gestiegen.

Die nachstehende Zusammenstellung gibt einen vergleichenden Überblick über die prozentuelle Zunahme der Einnahmen, Ausgaben und des Überschusses für den Gesamtverkehr in den Jahren 1898—1900:

Digitized by Google

Es betrug die prozentuelle Zunahme:	für Einnahme	für Ausgabe	für Überschuß
bei den deutschen Bahnen %	+ 10,4	+ 15,6	+ 2,4
„ „ englischen „ „	+ 8,8	+ 15,7	— 0,6
„ „ französischen „ „	+ 10,4	+ 16,6	+ 3,6

Für das Jahr 1900 bezifferten sich Einnahme, Ausgabe und Überschuß (in abgerundeten Zahlen), wie folgt:

Es betrug im Jahre 1900:	Einnahme	Ausgabe	Überschuß
	Millionen Mark		
bei den deutschen Bahnen . .	2027	1264	741
„ „ englischen „ . .	2096	1295	801
„ „ französischen „ . .	1235	676	559

Der kilometrische Überschuß hat sich in den Jahren 1898 – 1900

bei den deutschen Eisenbahnen um . . 1,5 %
und „ „ englischen „ „ . . 1,1 „ verringert,
dagegen „ „ französischen „ „ . . 1,3 „ vermehrt.

Die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals ist in der Zeit von 1898 bis 1900

bei den deutschen Eisenbahnen um . . . 2,5 %
„ „ englischen „ „ . . . 3,9 „ zurückgegangen,
„ „ französischen „ „ . . . 1,0 „ gestiegen.

Außer den in der vorstehenden Übersicht angeführten Zahlen sind in der englischen Statistik noch folgende Angaben über Verzinsung des Anlagekapitals, sowie über den Umfang und die Ergebnisse des Betriebes usw. der englischen Eisenbahnen für das Jahr 1900 enthalten:

Die Durchschnittsdividende stellte sich

für Stammaktien . . . . . auf 3,34 %
„ garant. Kapital (4,07 %) u. Vorzugsaktien (3,58 %) „ 3,57 „
„ Anleihen (4,17 %) und Obligationen (3,44 %) . „ 3,47 „
„ Gesamtkapital . . . . . „ 3,45 „

Digitized by Google

An Dividenden und Zinsen wurden gezahlt:

Prozentsatz der gezahlten Dividende und Zinsen	Stamm-aktien (Ordinary) £	Garan-tiertes Kapital (guaran-teed) £	Vorzugs-aktien (Pre-ferential) £	Anleihen (loans) £	Obli-gationen (Debenture stock) £
Für Neubaustrecken:					
mit 0 % . . .	1 126 759	—	601 977	—	—
„ 1½ „ . . .	—	—	—	—	—
„ 3 „ . . .	1 472 584	—	—	—	—
„ 3¾ „ . . .	—	—	—	—	—
Für Betriebs-strecken:					
mit 0 %. . . .	67 584 952	100 000	26 110 748	300	435 165
nicht über 1 % .	22 684 971	—	278 580	—	777 766
von 1— 2% . .	12 212 754	348 680	2 178 718	1 666	—
„ 2— 3 „ . .	135 897 506	19 490 951	90 498 584	1 082 345	172 006 041
„ 3— 4 „ . .	41 248 592	52 634 729	132 659 295	3 895 883	79 764 053
„ 4— 5 „ . .	61 432 844	37 394 761	49 580 341	6 516 696	44 511 060
„ 5— 6 „ . .	16 800 454	2 612 950	1 909 839	58 393	1 538 793
„ 6— 7 „ . .	85 053 334	2 000	—	—	—
„ 7— 8 „ . .	2 149 000	—	—	5 400.	—
„ 8— 9 „ . .	288 000	—	—	—	—
„ 9—10 „ . .	1 049 136	50 000	5 340	—	—
zusammen	499 000 886	112 634 071	303 823 372	11 510 683	299 032 878
		865 458 329		310 543 561	
		oder in Mark[1])			
		17 309 166 580		6 210 871 220	
			23 520 037 800		

[1]) 1 £ = rund 20 ℳ gerechnet.

Digitized by Google

Nachstehende Zusammenstellung bietet einen Überblick über den Personenverkehr der englischen Bahnen (beförderte Personen, erzielte Personengeldeinnahme) in den Jahren 1898, 1899 und 1900:

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse und ermäßigte (Parlaments-) Züge	Zusammen	Zeitkarten (mit Arbeiterwochenkarten)
a) beförderte Personen (in Tausenden):					
1898 . . .	33 037	66 200	963 674	1 062 911	1 283
1899 . . .	34 209	68 487	1 003 996	1 106 692	1 538
1900 . . .	34 319	69 085	1 038 873	1 142 277	1 750
b) erzielte Personengeldeinnahme (in Tausenden £):					
1898 . . .	3 201	2 586	26 216	32 003	3 181
1899 . . .	3 370	2 809	27 272	33 451	3 332
1900 . . .	3 434	2 987	28 215	34 636	3 451
Hiervon entfallen auf England und Wales im Jahre 1900:					
a) von den beförderten Personen (in Tausenden):					
1900 .	27 447	65 157	899 822	992 426	1 611
(in %)	80,0	92,9	86,6	86,9	92,0
b) von der erzielten Personengeldeinnahme (in Tausend £):					
1900 . . .	2 882	2 743	24 016	29 641	3 027
(in %)	83,9	91,8	85,1	85,5	87,7

Über die Verteilung des Güterverkehrs der englischen Eisenbahnen in den Jahren 1898—1900 auf die Hauptklassen der Güter und die drei Vereinigten Königreiche geben nachfolgende Zahlen Aufschluß.

Es wurden befördert an Kohlen und Erzen (minerals), Frachtgütern (general merchandise) und Vieh (livestock) in abgerundeten Zahlen:

Digitized by Google

	1898		1899		1900	
	Gewicht	Erzielte Einnahme	Gewicht	Erzielte Einnahme	Gewicht	Erzielte Einnahme
	t	ℳ	t	ℳ	t	ℳ
a) Kohlen und Erze:	(auf Millionen abgerundete Zahlen)					
überhaupt	272,1	405,1	301,4	436,7	311,3	457,4
davon kommen:						
auf England und Wales	224,3	342,6	252,8	373,0	261,0	390,6
b) Frachtgüter:						
überhaupt	112,6	551,7	118,9	577,2	120,4	583,3
davon kommen:						
auf England und Wales	97,1	469,7	102,9	492,8	104,3	498,3
c) Vieh:						
überhaupt	—	27,5	—	28,4	—	28,7
davon kommen:						
auf England und Wales	—	17,2	—	17,9	—	17,9
d) Gesamtgüterverkehr:						
überhaupt	384,7	984,3	420,3	1 042,3	431,7	1 069,4
davon kommen:						
auf England und Wales	321,4	829,6	355,7	883,7	365,3	906,8
„ Schottland	57,9	122,2	59,3	125,2	61,2	128,6
„ Irland	5,1	32,5	5,3	33,4	5,2	34,0

Hiernach berechnet sich die Einnahme für die Tonne Kohlen und Erze und für Frachtgut in den Jahren 1898—1900, wie folgt:

Es betrug	1898	1899	1900
Einnahme für die Tonne Kohlen und Erze ℳ	1,49	1,45	1,47
„ „ „ „ Frachtgut . . . „	4,90	4,86	4,84

Die Einnahme aus dem Güterverkehr[1]) betrug für 1 km durchschnittliche Betriebslänge und für 1 Zugkm:

[1]) In Güterzügen (ohne gemischte Züge).

Digitized by Google

Es betrug	1898		1899		1900	
	Einnahme für		Einnahme für		Einnahme für	
	1 km durchschnittl. Betriebslänge	1 Zugkm	1 km durchschnittl. Betriebslänge	1 Zugkm	1 km durchschnittl. Betriebslänge	1 Zugkm
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
für England und Wales .	34 353	3,87	36 503	3,91	37 109	3,73
„ Schottland	21 833	3,61	22 399	3,64	22 942	3,70
„ Irland	6 376	4,07	6 596	3,91	6 635	4,06
Vereinigtes Königreich .	28 247	3,62	29 854	3,83	30 411	3,69

Die Durchschnittspreise für Kohlen (an den Gruben) und die durchschnittlichen Ausfuhrpreise für Kohlen, sowie Eisen- und Stahlschienen und dgl. in England in den Jahren 1898—1900 sind nachstehend zusammengestellt:

Jahr	Durchschnittspreis der Kohlen an den Gruben (nach der Kohlenstatistik)	Durchschnittliche Ausfuhrpreise (nach Menge und Wert der Ausfuhr geschätzt)	
		für Kohlen	für Eisen- und Stahlschienen u. dgl.
	für die engl. Tonne[1])		
1898	6 sh 4¼ d (6,23 ℳ)	9,79 sh (9,63 ℳ)	4,57 £ (89,26 ℳ)
1899	7 „ 7 „ (7,43 „)	10,53 „ (10,36 „)	4,90 „ (96,46 „)
1900	10 „ 9¾ „ (10,82 „)	16,52 „ (16,26 „)	6,33 „ (124,61 „)

[1]) Die Klammerzahlen beziehen sich auf die Durchschnittspreise in Mark und Tonnen (= 1 000 kg). 1 sh = 1 ℳ rund.

Digitized by Google

Die königl. württembergischen Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt

im Etatsjahr 1901.[1])

A. Eisenbahnen.

1. Längen.

Die Länge der von Württemberg gebauten und im württembergischen Staatseigentum und Betrieb befindlichen Eisenbahnen betrug am 31. März 1902 = 1 904,15 km (gegen 1 840,48 km im Vorjahr).

Davon waren doppelgleisig 408,43 km.

Als Bahnen untergeordneter Bedeutung wurden betrieben 308,11 km, davon 101,29 km schmalspurig.

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt berechnet sich für 1901 auf 1 873,51 km.

Von den im Eigentum des württembergischen Staates befindlichen Bahnen entfallen:

a)	auf	großherzogl. badisches	Staatsgebiet . .	99,86 km,
b)	„	königl. bayerisches	„ . .	8,13 „ ,
c)	„	„ preußisches	„ . .	69,72 „ ,
d)	„	„ württembergisches	„ . .	1 726,44 „ ,
			zusammen	1 904,15 km.

Von fremden Bahnen liegen 24,15 km auf württembergischem Gebiet.

Einschließlich von 176,45 km inländischen Privatbahnen liegen demnach zusammen in Württemberg an (dem öffentlichen Verkehr dienenden) voll- und schmalspurigen Bahnen 1 927,04 km und kommen mithin

auf	100 qkm	Grundfläche . . .	9,88 km,
„	10 000	Einwohner	8,88 „ Eisenbahnen.

[1]) Nach dem vom königl. württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten — Abteilung für die Verkehrsanstalten — herausgegebenen Verwaltungsbericht für das Etatsjahr 1901 (1. April 1901 bis 31. März 1902). Stuttgart 1903. — Vergl.: Die königl. württembergischen Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1900. Archiv 1902 S. 1075 u. ff.

Digitized by Google

2. Betriebsmittel und deren Leistungen.

		1900	1901
Es waren am Jahresschluß vorhanden:			
an Lokomotiven	Stck	608	644
„ Personenwagen	„	1 296	1 349
„ Postwagen (eigenen)	„	110	110
„ Gepäckwagen	„	319	350
„ Güterwagen (eigenen) . . .	„	8 644	[1]) 9 010
Auf je 10 km Betriebslänge kommen:			
an Lokomotiven	Stck.	3,30	3,38
„ Personenwagenachsen . . .	„	18,17	18,43
mit Sitzplätzen	„	333	334
„ Güterwagenachsen (eigenen) .	„	96,86	97,25
mit Ladegewicht	t	585,56	600,18
Mit Westinghouse-Luftdruckbremse waren ausgestattet:			
Lokomotiven	Stck.	380	409
Personenwagen	„	1 267	1 315
Postwagen und Gepäckwagen .	„	424	455
Güterwagen { mit Bremsapparat	„	57	82
Güterwagen { „ Leitung . .	„	348	348
Die Leistungen der Betriebsmittel der Vollspurbahnen ergaben auf eigenen und fremden Strecken:			
a) Lokomotiven:			
überhaupt	Lokomotivkm	25 375 673	26 676 854
durchschnittlich für 1 Lokomotive .	„	43 676	42 575
Nutzkilometer . .	„	17 579 114	18 763 068
b) Personenwagen	Achskm	138 769 439	154 968 090
durchschnittlich für 1 Achse	„	43 666	46 204
c) Gepäck- und Güterwagen .	„	308 180 691	323 188 167
durchschnittlich für 1 Achse	„	17 198	17 596

[1]) Außerdem noch 58 Privatwagen.

Digitized by Google

Die Zahl der geförderten Züge betrug 1901 = 348 887.

Die durchschnittliche Stärke ergab bei sämtlichen Zügen 30 Achsen und zwar:

bei den Schnellzügen . . .	22	Achsen,
„ „ Personenzügen . .	19	„
„ „ gemischten Zügen .	20	„
„ „ Güterzügen	51	„
„ „ Arbeitszügen . . .	34	„ .

In sämtlichen Zügen sind zurückgelegt an Rohtonnenkilometern:

	1900	1901
auf den Vollspurbahnen:		
von Personen nebst Handgepäck . .	48 873 059	50 973 060
„ Reisegepäck und Hunden . . .	3 281 626	3 309 616
„ Gütern aller Art	709 680 375	739 481 246
„ dem Eigengewicht der Wagen und Lokomotiven	3 012 278 376	3 176 079 663
zusammen	3 774 113 436	3 969 843 585
und zwar		
für 1 km Betriebslänge . . .	2 159 573	2 234 190
„ 1 Nutzkm	215	212

An Achskilometern wurden von eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen auf eigenen Betriebsstrecken geleistet im Etatsjahr 1901:

überhaupt	524 746 938	Achskm,
dagegen 1900	495 349 570	„ .

8. Verkehr.

Im Personenverkehr ergab sich für 1901 gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme

bei der Zahl der beförderten Personen . . .	um	1,59 %,
„ „ „ „ geleisteten Personenkm . .	„	4,58 „,
„ „ Einnahme aus dem Personenverkehr .	„	1,95 „,

wie aus der nachstehenden Zusammenstellung erhellt:

Digitized by Google

Klasse	Beförderte Personen überhaupt Anzahl	Beförderte Personen in %	Zurückgelegte Personenkm überhaupt Anzahl	Zurückgelegte Personenkm in %	Jede Person durchfuhr durchschnittl. km	Erzielte Einnahme überhaupt ℳ	Erzielte Einnahme in %
in I.	29 003	0,23	5 689 061	0,83	72,01	453 502	2,38
„ II.	2 409 222	6,98	70 673 666	10,26	29,33	3 346 160	17,55
„ III.	32 019 222	92,79	612 248 747	88,91	19,12	15 268 265	80,07
zusammen 1901	34 507 447	100,00	688 611 474	100,00	19,96	19 067 927	100,00
dagegen 1900	33 966 909	—	658 481 336	—	—	18 703 956	—
mehr	—	1,59	—	4,58	—	—	1,95

Von obigen, im Jahre 1901 beförderten Personen, geleisteten Personenkilometern und erzielten Einnahmen des Personenverkehrs entfallen (in Hundertteilen):

auf	Personen %	Personenkm %	Einnahme %
Rückfahrkarten	38,95	50,77	51,42
Rundreisekarten	1,15	5,22	6,84
Zeitkarten:			
für bestimmte Bahnstrecken . . .	11,52	4,27	1,59
„ die ganze Bahn	3,37	4,23	4,48
Arbeiterwochenkarten	24,89	10,79	3,90
Arbeiterrückfahrkarten	1,00	1,62	0,59
Fahrscheinbücher zu 30 Fahrten auf einer bestimmten Bahnstrecke . . .	3,94	2,37	2,30
Militärfahrkarten	1,84	5,65	2,22
einfache Fahrkarten	13,34	15,08	26,66

Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug 1901:

für Rückfahrkarten . . . . . 26,01 km,
„ Rundreisekarten . . . . . 90,53 „ ,
„ Zeitkarten für bestimmte Bahnstrecken . 11,39 „ ,
„ Arbeiterwochenkarten . . . . . 8,65 „ .

Digitized by Google

Die Einnahme für 1 Person und Personenkilometer stellt sich wie folgt:

Es kommen 1901 an Einnahme:

	auf 1 Person ℳ	auf 1 Personenkm ₰
in I. Klasse	5,74	7,97
„ II. „	1,39	4,73
„ III. „	0,47	2,59
auf Militär	0,67	1,09
durchschnittlich 1901	0,55	2,77
„ 1900	0,55	2,84

Auf 1 km Betriebslänge entfallen an Einnahmen im Personenverkehr: 1901 = 10 212 ℳ, dagegen 1900 = 10 236 ℳ.

Die durchschnittliche Einnahme für die Person und das Personenkilometer stellt sich wie folgt:

Es entfallen:

	für Schnellzüge	für Personen- und gemischte Züge
auf 1 Person ℳ	2,01	0,39
„ 1 Personenkm ₰	4,19	2,33

Im Jahre 1901 kommen:

	Rückfahrkarten	Rundreisekarten	Zeitkarten
an Einnahme auf 1 Person ℳ	0,73	3,29	0,23
„ „ „ 1 Personenkm ₰	2,80	3,63	1,98

Von der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr entfallen:

	1900	1901
auf I. Klasse %	3,13	2,38
„ II. „ „	18,33	17,55
„ III. „ „	78,54	80,07

Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug:

1901 . . . . . 19 930 917 ℳ,
dagegen 1900 . . . . . 19 552 536 „
mithin 1901 mehr 378 381 ℳ = 1,94 %.

Digitized by Google

Der Güterverkehr zeigte im Jahre 1901 gegenüber dem Vorjahr
eine Zunahme bei der Zahl der geleisteten Tonnenkilometer um 4,19 %
„ „ „ „ „ „ beförderten Gütertonnen . . „ 1,74 „
„ „ „ „ Gesamteinnahme (einschl. Nebenerträge) „ 0,56 „

Es wurden befördert (gegen Frachtberechnung):

1901	Tonnen		Tonnenkm		Jede Tonne durchfuhr durchschn. km	Erzielte Einnahme			
	überhaupt	in %	überhaupt	in %		überhaupt	in %	für die t ℳ	für das tkm ₰
I. Eil- und Expreßgut . .	79 043	0,97	5 611 165	0,80	70,99	1 479 027	4,82	18,71	26,36
II. Frachtgut[1])	7 777 938	95,21	684 706 087	97,40	88,03	28 029 675	91,30	3,60	4,09
III. Militärgut .	19 616	0,24	1 751 561	0,25	89,29	60 467	0,20	3,08	3,45
IV. Viehverkehr	213 059	2,61	5 359 221	0,76	25,15	998 485	3,25	4,69	18,63
V. Dienstgut (frachtpflichtig)	79 698	0,97	5 581 142	0,79	70,03	131 831	0,43	1,65	2,36
zusamm. 1901	8 169 354	100,00	703 009 176	100,00	86,05	30 669 485	100,00	3,76	4,37
dagegen 1900	8 029 655	—	674 734 924	—	84,03	30 515 291	—	3,80	4,52

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kommen:
1901 . 375 236 tkm gegen 368 532 tkm im Vorjahr.

Der Steinkohlenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

An Steinkohlen und Koks wurden in Württemberg eingeführt	1900		1901	
	Tonnen	%	Tonnen	%
mit der Eisenbahn	1 616 520	96,1	1 569 123	94,9
zu Wasser	66 235	3,9	84 868	5,1
überhaupt	1 682 755	100,0	1 653 991	100,0
mithin in 1901 weniger	—	—	28 764	—

[1]) Davon entfallen (in Hundertteilen):

	Tonnen	Einnahme
auf Stückgüter . . . . . %	9,32	22,03
„ Wagenladungsgüter . . . . . „	85,89	69,27
zusammen . . . . „	95,21	91,30

Digitized by Google

Es entfallen 1901:
auf Saar- und Ruhrkohlen . . . . . 98,4 % (96,4 % im Vorjahr),
„ bayerische, böhmische, sächsische Kohlen 1,6 „ (3,6 „ „ „).

4. Anlagekapital.

Der Bauaufwand für die von Württemberg gebauten Betriebsstrecken betrug am 31. März 1901:

für 1 904,15 km Bahnlänge . . . . 601 866 599 ℳ,
durchschnittlich für 1 km . . . . 316 082 „ .

Für die Vollspurbahnen (1 802,86 km) stellt sich das Anlagekapital auf 595 072 947 ℳ, für 1 km auf 330,072 ℳ.

Das Anlagekapital im Jahresdurchschnitt für die von Württemberg betriebenen Bahnen stellt sich für 1901 auf 593 222 789 ℳ.

5. Finanzielle Ergebnisse.

Es betrugen:		1900	1901
die Betriebseinnahmen	ℳ	56 214 990	56 924 058
„ Betriebsausgaben	„	39 508 664	41 643 349
der Überschuß	„	16 706 326	15 280 709
Transporteinnahmen:			
aus Personen- und Gepäckverkehr	„	19 552 536	19 930 917
„ Güterverkehr	„	31 412 140	31 589 182
zusammen	„	50 964 676	51 520 099
für 1 km Betriebslänge	„	27 836	27 499
„ 1 Nutzkm.	„	2,82	2,68
Davon kommen (in Hundertteilen):			
auf Personenverkehr	%	38,36	38,69
„ Güterverkehr	„	61,64	61,31
Die eigentlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben (nach den Abzügen) stellen sich wie folgt:			
Eigentliche Betriebseinnahmen . .	ℳ	52 699 591	53 399 672
„ Betriebsausgaben[1]) . .	„	33 645 947	36 939 674
Überschuß	ℳ	19 053 644	16 459 998

[1]) Unter Ausschluß der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. dgl. sowie der Vergütung für gepachtete Bahnstrecken.

Digitized by Google

	1900	1901
Betriebsausgaben[1]) (in Hundertteilen der Betriebseinnahmen) . . . %	63,84	69,18
desgl. auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge . . . . . ℳ	18 377	19 717
auf 1 000 Nutzkm . . . . „	1 863	1 920
„ 1 000 Wagenachskm . . „	68	70

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnstrecken verzinste sich hiernach:

1901 . . . . mit 2,77 %[2])
dagegen 1900 . . . . „ 3,80 „ .

6. Unfälle beim Eisenbahnbetriebe.

Im Berichtsjahr 1901 ereigneten sich:

8 Entgleisungen .	davon 7	in Stationen,
10 Zusammenstöße .	„ 10	„ „ ,
110 sonstige Unfälle .	„ 86	„ „ ,
zusammen 128 Unfälle	davon 103	in Stationen,
gegen 117 „	„ 85	„ „ für 1900.

Bei sämtlichen Betriebsunfällen wurden getötet und verletzt im Etatsjahr 1901:

	getötet	verletzt
Reisende	6	18
Bahnbedienstete u. Bahnarbeiter im Dienst	15	62
sonstige Beamte	1	3
fremde Personen	5	10
zusammen . .	27	93
dagegen 1900	45	69

Außerdem verunglückten infolge von Selbstmordversuchen 1901 überhaupt 15 Personen (davon 13 getötet).

[1]) Unter Ausschluß der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. dgl. sowie der Vergütung für gepachtete Bahnstrecken.

[2]) Für die Schmalspurbahnen allein betrug die Verzinsung 1901 = 0,79 % gegen 1,17 % für 1900.

Digitized by Google

Es kommen im Jahre 1901 an Tötungen und Verletzungen:

auf je 1 Million beförderte Reisende 0,17 Tötungen und 0,52 Verletzungen,
„ „ 1 „ Personenkm . . . 0,01 „ „ 0,03 „ .

7. Beamte und Arbeiter.

Durchschnittlicher Personalbestand im Etatsjahr 1901	Beamte		Arbeiter	zusammen
	etatsmäßige	diätarische		
	im Jahresdurchschnitt (in runden Zahlen)			
A. Verwaltungsdienst	572	335	30	937
B. Bahnbewachungs- u. Bahnunterhaltungsdienst	1 349	—	2 927	4 276
C. Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	3 404	495	2 134	6 033
D. Zugförderungs- u. Werkstättendienst	1 065	—	3 167	4 232
zusammen . . .	6 390	830	8 258	15 478
dagegen 1900 . .	6 034	842	7 715	14 591

Die Ausgabe an Gehalt, Löhnen und Nebenbezügen für dieses Personal betrug 1901 = 23 749 731 ℳ gegen 21 488 417 ℳ im Vorjahr.

B. Bodenseedampfschiffahrt.

Die Betriebsergebnisse der vom württembergischen Staate betriebenen Bodenseedampfschiffahrt stellten sich im Etatsjahr 1901 gegenüber 1900 wie folgt:

	1900	1901
Verwendetes Anlagekapital . . . ℳ	1 802 162	1 802 162
Betriebsmittel:		
Dampfboote . . . . . Stck.	9	8
Dampfbarkasse . . . . . „	1	1
eiserne Schleppboote . . . . . „	4	4
„ Trajektkähne . . . . . „	2	2
Gefahrene Nutzkilometer . . . . Anz.	160 078	172 059

Digitized by Google

		1900	1901
Personenbeförderung:			
mit eigenen Schiffen überhaupt	Pers.	278 371	290 841
„ „ und fremden Schiffen von und nach württembergischen Uferplätzen	„	315 260	312 935
Güterbeförderung:			
mit eigenen Schiffen überhaupt	t	51 713	53 435
„ „ und fremden Schiffen von und nach württembergischen Uferplätzen	„	89 934	88 051
Einnahmen:			
aus dem Personenverkehr	ℳ	246 529	239 007
„ „ Güterverkehr	„	122 278	120 289
sonstige	„	5 974	12 253
im ganzen	„	374 781	371 549
auf 1 km	„	2,35	2,16
Ausgaben:			
im ganzen	„	309 011	329 358
auf 1 km	„	1,93	1,91
Reinertrag:			
im ganzen	„	65 770	42 291
auf 1 km	„	0,42	0,25
in Prozenten des Anlagekapitals	%	3,07	2,34

Digitized by Google

Wohlfahrtseinrichtungen
der
königlich württembergischen Verkehrsanstalten.

Der Verwaltungsbericht der königl. württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1901 (1. April 1901 bis 31. März 1902) enthält bemerkenswerte Mitteilungen über die Wohlfahrtseinrichtungen dieser Anstalten im Etatsjahr 1901. Hieraus sind die folgenden, vornehmlich das Personal der Eisenbahnverwaltung betreffenden Angaben entnommen.[1])

Im Bezug von Staatspensionen befanden sich am Schlusse des Berichtsjahres 85 (gegen 81 am Anfang des Jahres) frühere Eisenbahnbeamte sowie 99 (97) Witwen und 37 (37) Waisen verstorbener Eisenbahnbeamten; am Jahresschluß standen insgesamt 317 523 ℳ Pensionen für Eisenbahnbeamte und deren Hinterbliebene zur Zahlung (gegen 300 448 ℳ im Vorjahr). Diese Zahlen sind deshalb verhältnismäßig gering, weil die weit überwiegende Mehrzahl der Bediensteten bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung nicht, wie bei den preußischen Staatsbahnen, ohne Entrichtung von Beiträgen Versorgungsansprüche gegenüber der Staatskasse erdient, sondern dem Unterstützungsverein für Angestellte der Verkehrsanstalten und ihre Hinterbliebenen angehört, zu diesem Verein Beiträge zu leisten hat und dadurch ihm gegenüber Ansprüche erwirbt. Dem Verein gehörten im Etatsjahr 1901 ausser 1 717 Angestellten der Post-, Telegraphen- und Dampfschiffahrtsverwaltung 5 664 Angestellte der Eisenbahnverwaltung an, die Gesamtmitgliederzahl hat sich von 6 998 im Vorjahr auf 7 381 im Berichtsjahr gehoben. Die Mitglieder zahlten im letzten Jahre an einmaligen und laufenden Beiträgen 490 406 ℳ, an Geldstrafen 21 463 ℳ ein, während der dem Verein zufließende Erlös aus herrenlosen Gegenständen 6 491 ℳ brachte und die Staatskasse einen Beitrag von 980 000 ℳ leistete. An Unterstützungen wurden von dem Verein gezahlt: an pensionierte

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1085 ff.

Digitized by Google

Vereinsmitglieder[1]) laufend 1 003 362 (751 301) ℳ und einmalig 428 (428) ℳ, an Hinterbliebene von Vereinsmitgliedern laufend 360 234 (271 716) ℳ, einmalig 7 160 (6 132) ℳ und Sterbenachgehalten 16 876 (11 697) ℳ. Am Jahresschluß waren 1 199 pensionierte Mitglieder, 1 421 Witwen, 96 Voll- und 882 Halbwaisen im Genuß von laufenden Unterstützungen, während der Vermögensbestand, ohne den 395 637 ℳ betragenden Reservefonds, sich auf 3 385 695 ℳ stellte. — Im Bezug von ständigen oder auf bestimmte Zeit bewilligten Gratialien befanden sich am Jahresschluß 12 frühere Eisenbahnbeamte und 63 Hinterbliebene von Eisenbahnbeamten, die insgesamt 6 763 ℳ und 9 106 ℳ jährlich bezogen. Daneben wurden an 30 frühere Eisenbahnbeamte und 50 Angehörige von Beamten einmalige Gratialien zum Betrage von 2 280 ℳ und 3 095 ℳ bewilligt.

Das dem Unfallfürsorgegesetz für Reichsbeamte nachgebildete Unfallfürsorgegesetz für Beamte verursachte der Eisenbahnverwaltung im Berichtsjahr eine Ausgabe von 165 820 ℳ, wovon indessen der Unterstützungsverein 75 531 ℳ erstattete. Die Ausgaben setzen sich zusammen aus 1 977 ℳ Kosten des Heilverfahrens, 110 079 ℳ Pensionen für dauernd Dienstunfähige, 21 269 ℳ Renten für Witwen, 31 664 ℳ Renten für Kinder, 395 ℳ Renten für Aszendenten und 436 ℳ Sterbegeld. Aus Anlaß der unter dieses Gesetz fallenden Betriebsunfälle wurden ferner an verunglückte Beamte oder deren Hinterbliebene 4 803 ℳ Unterstützungen gezahlt, und zwar in 42 Fällen an Beamte, in 11 Fällen an Hinterbliebene. Am Schluß des Berichtsjahres befanden sich 135 verunglückte Eisenbahnbeamte und 88 Witwen, 202 Waisen und 3 Aszendenten von solchen Beamten im Genuß von Unfallpensionen und Renten zum Gesamtjahresbetrag von 174 373 ℳ.

Der seit September 1885 eingerichteten Sterbekasse für Angestellte der Verkehrsanstalten, die seit dem Jahre 1895/96 das Recht der juristischen Persönlichkeit besitzt, gehörten am 31. Dezember 1901 im ganzen 1 034 Mitglieder mit einer Versicherungssumme von 580 600 ℳ an, von denen 560 Angehörige der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung waren. Der Zugang während des Jahres 1901 betrug 211, der Abgang durch Tod 8 Mitglieder. Die Versicherungen werden über 100 ℳ, 200 ℳ, 300 ℳ, 400 ℳ und 500 ℳ abgeschlossen, die Beiträge sind nach dem Lebensalter zur Zeit des Beitritts abgestuft. Im letzten Jahre betrugen die Eintrittsgelder und Beiträge 16 756 ℳ, während an Sterbegeldsummen 2 700 ℳ auszubezahlen waren. Der Vermögensbestand erhöhte sich von 96 796 ℳ auf 109 353 ℳ.

Bei der Lebensversicherungs- und Ersparnisbank und bei

[1]) Die eingeklammerten Zahlen stellen die auf Eisenbahnbedienstete entfallenden Beträge dar.

Digitized by Google

der allgemeinen Rentenanstalt in Stuttgart wurden im Jahre 1901 von 375 Angehörigen der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung neue Versicherungen abgeschlossen. Am Ende des Jahres waren bei den Anstalten überhaupt 6 318 Angehörige der Verkehrsanstalten, davon 5 011 Angehörige der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung, mit einer Gesamtversicherungssumme von 16 767 901 ℳ versichert. — Bei den nach dem Gesetz vom 19. Januar 1869 für Bedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart mit einem Aufwand von 1 249 697 ℳ (dem Baukapital waren für Straßenbauten usw. 17 932 ℳ zuzuschlagen) erbauten 200 Familienwohnungen nebst der damit verbundenen Badeanstalt wurde eine Einnahme an Miete usw. im Betrag von 53 726 ℳ erzielt, während die Ausgaben für Unterhaltung, Steuern, Brandversicherungen usw. 46 331 ℳ betrugen; das Anlagekapital wurde mit 2,207 % verzinst, wenn der unter den Ausgaben einbegriffene Aufwand für die Heizung und Wasserversorgung der Übernachtungslokale sowie der zum Anlagekapital geschlagene Aufwand für Herstellung von Straßenbauten usw. für die Berechnung der Rentabilität außer Betracht gelassen wird. Von den nach dem Gesetz vom 9. Juni 1891 erbauten Familienwohnungen für Unterbeamte auf der Prag bei Stuttgart waren am Schluß des Berichtsjahres 45 Gebäude bewohnt, die einen Bauaufwand von 2 825 333 ℳ erfordert haben. Die Einnahmen an Mieten und Pächten betrugen 97 565 ℳ, die Ausgaben für Unterhaltung usw. 18 107 ℳ, sodaß sich ein Überschuß von 79 458 ℳ ergeben hat, wodurch das Anlagekapital sich mit 2,600 % verzinste. Insgesamt, einschließlich der vorbezeichneten Wohnungen, befanden sich im Eigentum der Eisenbahnverwaltung 1 409 Wohnungen (in 285 Gebäuden), und zwar 468 mit 2, 794 mit 3 und 147 mit 4 und mehr Zimmern. Von den Wohnungen waren 797 vermietet und 612 als Dienstwohnungen vergeben. Der Gesamtbauaufwand einschl. Grunderwerb für die sämtlichen 1 409 Wohnungen stellte sich auf 9 924 842 ℳ.

Zu diesen 285 Dienstwohngebäuden			mit 1 409	Wohnungen
kommen hinzu:				
373	Stationsgebäude	mit	832	„
6	besondere Bauinspektionsgebäude	„	11	„
1 345	Bahnwarthäuser	„	1 413	„
35	Gebäude zu Bahn-Neubau und Erweiterungsbauten	„	131	„
zusammen 2 044	Gebäude		mit 3 796	Wohnungen.

In 10 Badeanstalten wurden an Beamte, Unterbeamte und Arbeiter, sowie deren Familienangehörige gegen mäßige Vergütung Bäder verabreicht.

Digitized by Google

Unter dem Namen „Spar- und Darlehnsverein von Angehörigen der königl. württemb. Verkehrsanstalten“ hat sich mit dem Sitz in Stuttgart ein Privatverein gebildet mit dem Zweck, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Anteil am Gewinn zu erhöhen, sowie den Mitgliedern in Bedarfsfällen durch Gewährung von Darlehen beizustehen. Mitglieder des Vereins können werden die Angestellten der württembergischen Verkehrsanstalten und die bei ihnen dauernd verwendeten Personen. Die Mitglieder sind bis zur Erreichung eines Sparguthabens von 100 ℳ zu Einlagen in die Vereinskasse verpflichtet. Aus dem Vereinsvermögen können den Mitgliedern Darlehen bis 500 ℳ gewährt werden. Die Wirksamkeit des mit juristischer Persönlichkeit ausgestatteten Vereins hat am 1. Januar 1900 begonnen. Die Aufsicht führt das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten. Die Mitgliederzahl betrug am Ende des Jahres 852, davon 651 Angehörige der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung.

Für die seit dem 1. Juli 1890[1]) eingeführte bahnärztliche Untersuchung und Behandlung der Angestellten der Eisenbahnverwaltung ist der Eisenbahnverwaltung im Berichtsjahr nach Abzug eines auf die Betriebskrankenkasse übernommenen Betrages von 50 000 ℳ eine Ausgabe von 66 003 ℳ erwachsen. Am Schlusse des Betriebsjahres betrug die Zahl der bahnärztlichen Bezirke 146 gegen 142 im Vorjahr.

Auf Grund der Krankenversicherungsgesetze bestanden für das nicht im Beamtenverhältnis beschäftigte Personal der Eisenbahnverwaltung eine Werkstättenkrankenkasse, eine Betriebskrankenkasse und eine Baukrankenkasse.

Am Schluß des Jahres 1901 wurden bei der Baukrankenkasse $2^2/_3$ % (bis 5. Mai 1901 = $3^1/_2$ %), bei der Werkstättenkrankenkasse 3 % und bei der Betriebskrankenkasse $3^5/_7$ % Beiträge vom Tagesverdienst erhoben; das Krankengeld war bei der Baukrankenkasse auf 50 %, bei der Werkstättenkrankenkasse und bei der Betriebskrankenkasse für Mitglieder, die der Kasse mindestens 6 Monate angehören, auf $66^2/_3$ %, für Mitglieder, die der Kasse noch nicht 6 Monate angehören, auf 50 % des Klassenlohnes bemessen. Das Sterbegeld belief sich für Mitglieder bei der Baukrankenkasse auf den dreißigfachen, bei den übrigen Kassen auf den vierzigfachen bezw. dreißigfachen Betrag des Klassenlohnes, für Frauen und Kinder der Mitglieder der Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse, die mindestens 6 Monate der Kasse angehören, auf den fünfzehn- bezw. fünffachen Betrag des Klassenlohnes. Die Dauer der Krankenunterstützung

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1893 S. 767/68

Digitized by Google

betrug bei der Baukrankenkasse, bei der Betriebskrankenkasse und bei der Werkstättenkrankenkasse für Mitglieder, die der Kasse noch nicht 6 Monate angehören, 13 Wochen, im übrigen bei der Baukrankenkasse 26 Wochen, bei den beiden anderen Kassen 52 Wochen.

Im Jahre 1901 betrug:

	bei der Betriebskrankenkasse		bei der Werkstättenkrankenkasse		bei der Baukrankenkasse	
	überhaupt	durchschnittlich auf 1 Mitglied	überhaupt	durchschnittlich auf 1 Mitglied	überhaupt	durchschnittlich auf 1 Mitglied
die durchschnittliche tägliche Mitgliederzahl	9 439	—	802	—	1 835	—
„ Zahl der Erkrankungsfälle	5 959	0,63	520	0,65	1 488	0,81
„ Zahl der Krankheitstage .	112 148	11,88	11 717	14,61	22 787	12,42
„ Summe der laufenden Verwaltungs- und Mitgliederbeiträge . . . . . ℳ	347 610	36,83	30 699	38,28	62 430	34,03
„ Summe der Ausgaben mit Ausschluß der für Kapitalanlagen . . . ℳ	334 669	35,46	35 989	44,87	55 773	30,39
das Gesamtvermögen . „	322 541	34,17	22 940	28,60	73 145	39,86

Aus einem Teile der Überschüsse der vor dem Erlaß des Krankenversicherungsgesetzes in Wirksamkeit gewesenen freiwilligen Krankenkasse sind Unterstützungsfonds für Werkstättenarbeiter gebildet, die zugunsten der Arbeiter besonders verwaltet werden. Im Berichtsjahr sind im ganzen 4 109 ℳ an Unterstützungen zur Auszahlung gelangt. — Auf Grund der Unfallversicherungsgesetze waren im Jahre 1901 bei den staatlichen württembergischen Verkehrsanstalten 10 419 Personen, davon 9 852 bei der Eisenbahn- und Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung versichert; aus 364 Verletzungen und Tötungen standen am Jahresanfang bei diesen beiden Verwaltungen Entschädigungen zur Zahlung; 45 neue Fälle traten im Laufe des Jahres hinzu. Es wurden an Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze 125 312 ℳ verausgabt. — Zum Zwecke der Invalidenversicherung sind die versicherungspflichtigen Bediensteten und Arbeiter der staatlichen württembergischen Verkehrsanstalten bei der württembergischen allgemeinen Invaliditäts- und Alters-

Digitized by Google

versicherungsanstalt versichert. Am 1. Juli 1901 waren 13 110 Angehörige der Eisenbahnverwaltung (einschl. beim Eisenbahnneubau) versichert, und zwar 50 in der I., 431 in der II., 5 206 in der III., 5 582 in der IV. und 1 841 in der V. Lohnklasse. An Versicherungsbeiträgen (Arbeiter und Arbeitgeber zusammen) wurden 169 684 ℳ entrichtet.[1]) Invalidenrenten wurden 60, Altersrenten 4 im Jahre 1901 für Bedienstete der Eisenbahnverwaltung zur Zahlung angewiesen. Für das ständige Personal besteht seit dem 1. Januar 1891 eine besondere Zuschußkasse nebst Unterstützungsfonds, deren Zweck und Einrichtung im wesentlichen denen der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse bei den preußischen Staatsbahnen[2]) entsprechen. Die Zuschußkasse zählte Ende 1901 außer 1 562 Arbeitern der Post- usw. Verwaltung 5 883 Arbeiter der Eisenbahnverwaltung zu ihren Mitgliedern, und zwar gehörten zur Lohnklasse II = 41, zu III = 1 727, zu IV = 2 554, zu V = 932 und zu VI = 629 Mitglieder. Das Vermögen der Zuschußkasse einschließlich des Unterstützungsfonds derselben ist um 275 948 ℳ gestiegen und beträgt 1 410 032 ℳ; gezahlt wurden 524 ℳ Ausnahmerenten, 13 392 ℳ Zuschußrenten, 19 632 ℳ Witwengelder, 6 358 ℳ Waisengelder, 499 ℳ Abfindungen und 2 572 ℳ Sterbegelder. Die Summe der gezahlten Unterstützungen betrug 20 864 ℳ.

Auf Grund der Bestimmung, daß denjenigen Arbeitern, welche im unmittelbaren Dienst der Verkehrsanstalten 25 Jahre lang ständig beschäftigt worden sind und befriedigende Dienste geleistet, sowie dienstlich wie außerdienstlich sich gut geführt haben, einmalige Belohnungen von 50 ℳ bewilligt werden können, erhielten im Etatsjahr 1901 95 Arbeiter eine Belohnung von je 50 ℳ.

Die Bestimmung, daß den im unmittelbaren Dienst der Verkehrsanstalten ständig beschäftigten Arbeitern, die mindestens drei Jahre im Dienste der Verwaltung tätig sind und sich gut geführt haben, auf Ansuchen zur Erholung und zur Erledigung persönlicher Angelegenheiten unter Belassung des Tagelohns und ohne daß Ersatz für etwaige Stellvertretungskosten zu leisten ist, bis zu 3 Tagen Urlaub im Kalenderjahr gewährt wird, ist dahin ausgedehnt worden, daß den Arbeitern mit einer Beschäftigungszeit von mindestens 10 Jahren Urlaub bis zu 5 Tagen im Kalenderjahr gewährt werden kann.

---

[1]) Bei den preußischen Staatsbahnen erfüllt (Archiv 1891 S. 56 ff.) die Abteilung A der Arbeiterpensionskasse die Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt.

[2]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 56 ff.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen in Frankreich

im Jahre 1900.[1])

Die nachstehende Übersicht über die Hauptbetriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen im Jahre 1900 ist den amtlichen Veröffentlichungen für das Jahr 1900 entnommen.[2])

Gegenstand	1899	1900
	Gesamtnetz[3])	
Betriebslänge am Jahresschluß . . . . km	42 176	43 002
davon entfallen:		
auf Hauptbahnen . . . . . „	37 752	38 231
„ Lokalbahnen . . . . . „	4 424	4 771
Anlagekapital (rund) . . . . . Frcs.	16 613 911 000	16 913 884 000
davon kommen (einbezahlt):		
auf Aktienkapital . . . . . „	1 653 008 608	1 749 525 564
„ Obligationenkapital . . . . . „	12 431 684 308	12 799 596 871
Betriebsergebnisse:		
Mittlere Betriebslänge . . . . . km	41 860	42 692
a) Personenverkehr (g. v.):		
Beförderte Personen . . . . . Anz.	426 938 008	487 577 983
Geleistete Personenkm . . . . . „	12 557 924 151	14 392 231 455

[1]) Vgl. Archiv 1902 S. 878 ff. Die Eisenbahnen in Frankreich im Jahre 1899. Etwaige Abweichungen von früheren Angaben beruhen auf neueren statistischen Mitteilungen.

[2]) Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1900. Documents principaux, Paris 1901 und Documents divers, Paris 1902.

[3]) Hauptbahnen und Lokalbahnen zusammen (ohne Industriebahnen).

Digitized by Google

Gegenstand		1899	1900
		Gesamtnetz	
Roheinnahme (ohne Steuer):			
von Personen	Frcs.	469 210 144	534 298 433
an Nebeneinnahmen (accessoires)	„	147 743 376	155 558 197
zusammen	„	616 953 520	689 856 630
b) Güterverkehr (p. v.):			
beförderte Gütertonnen	t	125 922 995	132 762 099
Geleistete Gütertonnenkm	tkm	15 838 621 935	16 681 272 277
Roheinnahmen:			
aus Frachtverkehr	Frcs.	762 030 966	787 697 404
„ Nebenerträgen	„	39 414 372	39 573 880
zusammen	„	800 445 338	827 271 284
c) Sonstige Einnahmen (diverses)	„	27 480 907	26 621 509
Gesamteinnahmen	„	1 444 879 765	1 543 749 423
Betriebsausgaben	„	732 261 939	829 325 462
Nebenausgaben (diverses)	„	15 012 694	15 944 122
Gesamtausgaben	„	747 274 633	845 269 584
Überschuß	„	697 605 132	698 479 839
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	51,7	54,8
Mittlere Fahrt einer Person	km	29,1	28,9
„ „ „ Gütertonne	„	125,9	125,6
Durchschnittsertrag:			
für 1 Personenkm.	Cts.	5,13	4,79
„ 1 Gütertonnenkm	„	5,05	4,86
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	10 755	11 111
Personenwagen	„	29 049	30 035
Sonstige Wagen (für Eilverkehr)	„	14 912	15 291
Güterwagen (p. v.)	„	269 689	279 476
Geleistet wurden:			
Lokomotivkm	Anz.	401 492 899	430 858 417
Personenwagenkm	„	1 336 763 356	1 434 265 773
Sonstige Wagenkm (Eilverkehr)	„	720 758 171	844 718 428
Güterwagenkm	„	4 036 689 724	4 263 040 651
überhaupt Wagenkm	„	6 094 211 251	6 542 024 852

Digitized by Google

Gegenstand	1899	1900
	Gesammtnetz	
Es betrugen (in Prozenten der Gesamteinnahme):		
Einnahme im Personenverkehr . . . %	42,7	44,7
„ „ Güterverkehr . . . . . „	55,4	53,6
sonstige Einnahmen . . . . . „	1,9	1,7
Auf 1 Betriebskm[1]) entfallen:		
an Einnahme . . . . . Frcs.	37 849	39 752
„ Ausgabe . . . . . „	19 450	21 533
„ Überschuß . . . . . „	18 399	18 219
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . . . . %	51,4	54,0

Nachstehend folgt eine Längenübersicht des französischen Eisenbahnnetzes für die Jahre 1899 und 1900.

Längen.[2])

Der Gesamtumfang des dem öffentlichen Verkehr dienenden französischen Eisenbahnnetzes betrug am 31. Dezember 1900 (gegen 1899):

	1899	1900
	Kilometer	
a) für das europäische Frankreich[3]) . . .	42 438	43 059
b) „ Algier[4])	2 933	3 187
c) „ Tunis[5])	925	925
zusammen . .	46 296	47 171

[1]) Die Angaben beziehen sich auf die Hauptbahnen. Der Rechnung liegen zugrunde nach den Documents principaux 1900 und 1901:
für 1899 = 37 506 km und 1 419 562 223 Frcs. Einnahme und 729 485 678 Frcs. Ausgabe,
„ 1900 = 38 017 „ „ 1 511 252 012 „ „ „ 818 616 043 „ „ .

[2]) Vergl. Archiv 1902 S. 880 ff. Die nachfolgenden Angaben sind der Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1899 und 1900 Documents principaux Paris 1900 und 1901 entnommen.

[3]) Mit Industriebahnen (227 und 233 km).

[4]) „ „ (28 „). Außerdem 160 und 211 km Straßenbahnen.

[5]) „ „ (74 „).

Digitized by Google

Die Länge des Bahnnetzes des europäischen Frankreich verteilt sich in 1900 (gegen 1899) wie folgt:

Es waren	1899[1] im Betrieb	1899[1] im Bau	1900[1] im Betrieb	1900[1] im Bau
	Kilometer		Kilometer	
I. Staatsbahnen	2 727	93	2 780	48
II. Privatbahnen:				
1. Nordbahn	3 701	11	3 706	15
2. Ostbahn	4 543	112	4 573	85
3. Westbahn	5 687	291	5 749	230
4. Paris-Orléansbahn	6 969	558	7 025	643
5. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	9 043	547	9 119	469
6. Südbahn	3 481	460	3 481	460
7. Pariser Gürtelbahn (r. U.)	17	—	17	—
8. Große Pariser Gürtelbahn	110	—	110	—
9. Linien verschiedener kleinerer Gesellschaften zusammen	1 156	46	1 156	46
10. Industrie- und sonstige Bahnen	227	17	233	17
zusammen II	34 934	2 042	35 169	1 965
III. Nicht konzessionierte Bahnen: zusammen	342	6	328	6
Insgesamt Eisenbahnen, die dem Staate gehören oder an ihn zurückfallen müssen	38 003	2 141	38 277	2 019
IV. Bahnen örtlicher Bedeutung: zusammen	4 435	1 715	4 782	1 943
Gesamtlänge der Bahnen für öffentlichen Verkehr	42 438	3 856	43 059	3 962
dazu noch: an Straßenbahnen	3 742	2 169	4 231	2 373

[1] Außerdem waren in Bauvorbereitung:
im Jahre 1899 . . . . . 800 km,
„ „ 1900 . . . . . 840 „ ,
und im Betrieb nicht öffentliche Bahnen:
im Jahre 1899 . . . . . 2434 km,
„ „ 1900 . . . . . 2306 „ .

Digitized by Google

Als Schmalspurbahnen wurden betrieben:	1899	1900
bei den Hauptbahnen (mit Industriebahnen) . . . . . km	1 433	1 419
„ „ Lokalbahnen . . . . . „	2 765	3 127
zusammen „	4 198	4 546
„ „ Straßenbahnen . . . . „	2 863	3 227

Einen Überblick über die Verteilung des französischen Eisenbahnnetzes in 1900 nach der Spurweite bietet die nachstehende Zusammenstellung:

Es waren (in 1900)	im Betrieb	im Bau	in Bauvorbereitung	zusammen
	Kilometer			
I. Hauptbahnen.				
a) Eigentliche Hauptbahnen:				
mit voller Spur	36 684	1 478	2 596	40 758
„ Meterspur	1 360	524	524	2 408
	38 044	2 002	3 120	43 166
b) Industriebahnen:				
mit voller Spur	172	1	26	199
„ besonderer Betriebsart . . .	[1] 2	—	—	2
	174	1	26	201
c) Schmalspurbahnen:				
mit Meterspur	53	16	—	69
„ 0,60 m Spur	6	—	—	6
	59	16	—	75
zusammen . .	38 277	2 019	3 146	43 442

[1] 1 km Seilbahn und 1 km Pferdebahn.

Digitized by Google

Es waren (in 1900)	im Betrieb	im Bau und in Bauvorbereitung	zusammen
	Kilometer		
II. Lokalbahnen.			
mit voller Spur	1 656	102	1 758
„ Meterspur	2 985	1 791	4 776
„ 0,80 m Spur	100	17	117
„ 0,60 m Spur	2	—	2
„ abweichender Spur	40	32	72
zusammen . . .	4 783	1 942	6 725
III. Straßenbahnen.			
1. mit voller Spur:			
a) mit mechanischer Zugkraft:			
für Personen und Güter	87	83	170
„ „ „ Gepäck u. dgl. .	694	228	922
b) mit tierischer Zugkraft:			
für Personen, Gepäck u. dgl. . .	223	—	223
2. mit Schmalspur:			
a) mit mechanischer Zugkraft:			
für Personen und Güter:			
mit 1,00 m Spurweite	2 578	1 698	4 276
„ 0,60 m „	162	137	299
für Personen:			
mit 1,05 m Spurweite	3	—	3
„ 1,00 m „	445	167	612
„ 0,60 m „	21	—	21
b) mit tierischer Zugkraft:			
für Personen:			
mit 1,00 m Spurweite	12	—	12
„ 0,60 m „	3	—	3
für Personen und Güter:			
mit 0,60 m Spurweite	3	2	5
zusammen . . .	4 231	2 315	6 546

Digitized by Google

Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1900.[1]

Allgemeines.

Über die weitere Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes sowie über den Betrieb und über das im Jahre 1900 vorhandene rollende Material auf den russischen Eisenbahnen gibt der 69. Band des von der statistischen Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten in St. Petersburg herausgegebenen Sammelwerkes nähere Auskunft.

Der vorliegende Band bringt neben den Nachrichten, wie sie auch die früheren Berichte enthielten, noch eine Karte des europäischen Rußland im Maßstabe von 150 Werst = 1 Zoll und des asiatischen Rußland im Maßstabe von 1 000 Werst = 1 Zoll, die eine außerordentlich willkommene Ergänzung des sehr ausführlichen Zahlenmaterials bietet. Die Karte enthält außer den Angaben der sämtlichen im Betrieb befindlichen auch die noch im Bau begriffenen Eisenbahnen, ferner die Chausseen (in fetten roten Linien) und endlich die gewöhnlichen Landstraßen (in punktierten, schwarzen Linien).

Neben diesen im vorliegenden Falle in erster Reihe interessierenden Angaben sind auch noch die schiffbaren Flußläufe und Kanäle kenntlich gemacht, sodaß die außerordentlich sauber ausgeführte Karte ein recht vollständiges Bild über die vorhandenen und im Entstehen begriffenen Verkehrswege dem Leser bietet. Endlich sind auch die vorhandenen Dampferlinien auf den angrenzenden Meeren, sowie die wenigen bestehenden Kabellinien angedeutet worden.

Die Karte des asiatischen Rußland ist allerdings in einem sehr viel kleineren Maßstabe gezeichnet, aber auch sie gestattet noch eine gute Information über die vorhandenen Eisenbahnen.

1. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1901.

Das stetige Fortschreiten des Ausbaues des Eisenbahnnetzes zeigt die nachfolgende Zusammenstellung:

---

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1268 ff.: Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1899.

Digitized by Google

Am Schlusse des Jahres	Das gesamte Eisenbahnnetz umfaßte Werst (= 1067 m)	Davon entfielen auf die Privat-Eisenbahnen Werst	%	Staats-Eisenbahnen Werst	%	Das Staatsbahnnetz wuchs um Werst
1880 . .	21 104	21 042	99,7	62	0,3	—
1885 . .	24 003	21 102	87,8	2 925	12,2	621
1890 . .	27 238	19 231	70,6	8 007	29,4	365
1895 . .	33 105 (1 343)	12 702	38,4	20 403	61,6	3 537
1896 . .	35 276 (1 418)	12 449	35,3	22 827	64,7	2 424
1897 . .	36 891 (2 746)	12 986	35,2	23 905	64,8	1 078
1898 . .	39 768 (4 274)	14 567	36,7	25 201	63,3	1 296
1899 . .	47 176 (5 916)	16 697	35,4	30 479	64,6	5 278
1900 . .	50 007 (7 103)	15 929	31,8	34 078	68,2	3 599
1901 . .	53 064 (7 484)	17 587	33,1	35 477	66,9	1 399

Die in ( ) neben die das gesamte Eisenbahnnetz bezeichnende Anzahl Werste gesetzten Zahlen geben die in Asien betriebenen Werste Eisenbahnen an. Es wächst hiernach das russische Eisenbahnnetz trotz der schwierigen örtlichen Verhältnisse auch in Asien schnell.

Im Jahre 1901 sind die nachfolgend verzeichneten Haupt- und Nebenbahnen, sowie die gleichfalls aufgeführten, neuerbauten zweiten Gleise für den Betrieb eröffnet worden. Das Eisenbahnnetz Rußlands hat hiernach abermals einen recht erheblichen Zuwachs an neuen Schienenwegen erhalten und zwar:

A. Neue Eisenbahnlinien und Zweigbahnen sind dem regelmäßigen Betrieb übergeben worden:

a) dem Staate gehörig: im europäischen Rußland:	Länge Werst:	Eröffnet am:
1. Beskudnikowo—Ssawelowo (Moskau-Jaroslawl-Archangelsk-Bahn)	111	1. Januar
2. Lyswa—Lyswa-Fabrik (Perm-Bahn)	20	1. „
3. Pjätichatka—Koristowka (Charkow-Nioklajew-Bahn)	69	20. „
4. Kriwoi-Rog—Nikolo-Koselsk (Jekaterinen-Bahn) . .	29	1. Juli
5. Borshom—Daby-Zagweri (schmalspurig) (Transkaukasus-Bahn).	12	22. Oktbr.
6. Konstantinograd — Losowaja (Charkow-Nikolajew-Bahn)	90	25. „
	331 Werst	
	= 353,2 km	

Digitized by Google

im asiatischen Rußland:

1.	Mandschurei-Bahn (Kaidalow-Zweigbahn) (Teilstrecke der Transbaikal-Bahn)	340	12. Oktbr.
2.	Stadt Staraja Buchara—Station Nowaja Buchara (Mittelasiatische Bahn)	12	15. „
		352 Werst	
		= 375,5 km.	

b) Privatgesellschaften gehörig:

Hauptbahnen:

1.	Grafskaja—Ramon (Südost-Bahn)	16	24. Januar
2.	Bassy—Rakitnoje (Bjelgorod-Ssumy-Bahn)	80	15. Juli
3.	Rakitnoje—Bjelgorod (Bjelgorod-Ssumy-Bahn) . .	59	5. August
4.	Samettschino—Kustarewka (Moskau-Kasan-Bahn) .	95	5. Sept.
5.	Timirjäsewo—Arsamass („ „ „) .	164	5. „
6.	Moskau—Kreuzburg (Moskau-Windau-Rybinsk-Bahn)	744	11. „
7.	Tukkum—Windau („ „ „ „)	105	11. „
8.	Dno—Nowossokolniki („ „ „ „)	165	11. „
9.	Darniza—Poltawa (Moskau-Kiew-Woronesh-Bahn) .	316	1. Dezbr.
10.	Kawkasskaja—Jekaterinodar (Wladikawkas-Bahn) .	127	1. „
		zusammen 1 871 Werst	
		= 1 996,4 km.	

Bahnen örtlicher Bedeutung:

1.	Nowosybkow (Stat. der Poljessje-Bahn)—Ssemionowka-Tschernigowka (Nowosybkow Zufuhrbahn-gesellschaft)		57	1. Januar
2.	Swjenzjäny—Ponewjesh (schmalspurig)	I. Gesellschaft für den Bau von Zufuhrbahnen	136	14. Mai
3.	Dochno—Tschetschelnik („)		10	24. Juni
4.	Fellin—Reval-Hafen („)		141	1. Aug.
5.	Allenkül—Weißenstein („)		12	1. „
6.	Tuma—Wladimir (schmalspurig) (Moskauer Zufuhrbahn-Gesellschaft)		110	18. Sept.
			zusammen 466 Werst	
			= 497 km	
		insgesamt Privatbahnen 2 337 Werst		
		= 2 493,6 km.		

c) Großfürstentum Finnland:

keine.

Staats- und Privatbahnen insgesamt 3 020 Werst
= 3 222,3 km.

Digitized by Google

B. Auf bereits im Betrieb befindlichen Bahnen wurden zweite Gleise gelegt:

a) Staatsbahnen:

Kupjänsk—Kriwoschejewka (Jekaterinen-Bahn) . . .	34	18. Dezbr.
	34 Werst	
	= 36,3 km.	

b) Großfürstentum Finnland:

Perkjärwi—Ussikirka	12	18. Juni
	12 Werst	
	= 12,7 km	
Staats- und Privatbahnen insgesamt	46 Werst	
	= 49 km.	

Am Schlusse des Jahres 1901 waren im Bau begriffen:

A. Für Rechnung der Staatseisenbahnverwaltung:

1. Jekaterinen-Bahn:	
Zweigbahn Schirokowskaja	5 Werst
2. Transkaukasus-Bahn:	
Zagweri—Bakurjäny (schmalspurig)	22 „
3. Kursk-Charkow-Nikolajew-Bahn:	
Woltschansk—Kupjänsk (November 1900)[1]	105 „
4. Moskau-Jaroslawl-Archangelsk-Bahn:	
Moskau—Beskudnikowo	10 „
5. Moskau-Kursk-Bahn:	
Alexandrowka—Sinowjewo	52 „
6. Ssamara-Slatoust-Bahn:	
Wjäsowaja—Katow—Iwanow-Fabrik	38 „
7. Mittel-asiatische Bahn:	
a) Merw—Jolotan-Ssary-Jasy (Dezember 1898)[1]	160 „
b) Ssary-Jasy—Kuschka (Januar 1899)[1]	135 „
8. Alexandropol-Eriwan-Bahn:	
a) Alexandropol—Araks (Oktober 1901)[1]	90 „
b) Araks—Eriwan (Dezember 1901)[1]	55 „
9. Witebsk-Shlobin-Bahn:	
Witebsk—Shlobin	263 „

[1] Seit dem angegebenen Zeitpunkt für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

Digitized by Google

10. Zweite Jekaterinen-Bahn:		
a) Dolgänzewo—Wolnowacha	404	Werst
b) Apostolowo—Nikolo-Koselsk	39	„
c) Karawanaja—Nowo-Debalzewo	119	„
d) mehrere Anschlußbahnen	33	„
11. Kiew-Kowel-Bahn:		
a) Kiew—Malin (September 1901)[1]	98	„
b) Malin—Olewsk	121	„
c) Olewsk—Ochotnikowo (September 1901)[1]	29	„
d) Ochotnikowo—Ssarny (Juni 1901)[1]	43	„
e) Ssarny—Manewitschi	76	„
f) Manewitschi—Kowel (September 1901)	56	„
12. Baikal-Umgehungsbahn:		
a) Baikal—Perejemnaja	199	„
b) Perejemnaja—Myssowaja	44	„
13. Orenburg-Taschkent-Bahn:		
a) nördlicher Teil:		
1. Orenburg—Kasalinsk	931	„
2. Zweigbahn zur Station Orenburg	4	„
3. Zweigbahn von der Station Ilezk zum Salzwerk	4	„
b) südlicher Teil:		
1. Kasalinsk—Taschkent	831	„
2. Zweigbahn zum Flusse Ssyr Darja	5	„
14. Nord-Bahn:		
St. Petersburg—Wologda	556	„
15. Ussuri-Bahn:		
Grodekowo—chinesische Grenze (Januar 1902)[1]	15	„
für Rechnung des Staates zusammen	4 542	Werst
	= 4 846,2	km.

B. Für Rechnung von Privatgesellschaften:

1. Warschau-Wien-Bahn:		
a) Warschau—Kalisch—preußische Grenze	242	Werst
b) Verbindungsbahn zur Weichsel-Bahn	3	„
2. Warschauer Zufuhrbahn Jablonna—Wawer:		
a) Warschau—Jablonna (schmalspur.) (November 1900)[1]	13	„
b) Dorf Jablonna—Jablonna III	4	„
c) Warschau-Wawer (schmalspurig) (Dezember 1900)[1]	5	„
d) Warschau-Jablonna—Stat. Praga (schmalspurig)	4	„

[1]) Seit dem angegebenen Zeitpunkt für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

Digitized by Google

3. Wladikawkas-Bahn:		
Zweigbahn nach Ssarepta	23	Werst
4. Herby-Tschenstochau-Bahn:		
a) Herby—Tschenstochau (elektrisch betrieben, schmalspur.)	18	„
b) Zweigbahnen („ „ „)	9	„
5. Livländische Zufuhrbahnen:		
a) Walk—Marienburg (Güterverkehr, schmalspurig) (Dezember 1901)[1]	75	„
b) Marienburg—Neu-Schwaneburg (schmalspurig)	47	„
c) Neu-Schwaneburg—Stockmannshof (schmalspurig) (Güterverkehr Dezember 1901)[1]	77	„
6. Lodz-Fabrikbahn:		
Lodz—Kaljuschki	32	„
7. Melekess-Zufuhrbahn:		
Tschassownjä—Melekess (Februar 1901)[1]	86	„
8. Moskau-Windau-Rybinsk-Bahn:		
a) Zarskoje-Sselo—Dno	209	„
b) Nowossokolniki—Witebsk	137	„
c) Verbindungsbahn zur Nikolaibahn	2	„
d) „ „ Moskau-Kasan-Bahn	3	„
9. Moskau-Kasan-Bahn:		
a) Zweigbahn Kindjäkowka—Ssimbirsk (Güterverkehr Dezember 1900)[1]	8	„
b) Weiterführung von a)	2	„
c) Zweigbahn von Ssysran zur Wolga	6	„
d) Arsamass—Mysa (Dezember 1901)[1]	113	„
e) Mysa—Nishni-Nowgorod (Güterverkehr Dezbr. 1901)[1]	7	„
10. Moskau-Kiew-Woronesh-Bahn:		
Zweigbahn bei Kaluga	12	„
11. Nowosybkow-Zufuhrbahn:		
a) Ssemionowka-Tschergowskaja — Nowgorod-Ssjewersk (Oktober 1900)[1]	56	„
b) Zwei Verbindungsbahnen bei Nowgorod-Ssjewersk und Konotop	11	„
12. Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Zufuhrbahnen im Weichselgebiet:		
Warschau—Radimin (schmalspurig) (August 1899)[1]	19	„

[1] Seit dem angegebenen Zeitpunkt für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

Digitized by Google

13. St. Petersburg-Ssestrorjezk-Bahn:		
a) Ssestrorjezk—zur Gewehrfabrik usw. (November 1899)[1]	6	Werst
b) Zweigbahn zur finländischen Grenze	2	„
c) Weiterführung im Stadtkreise St. Petersburg	5	„
14. Rjäsan-Uralsk-Bahn:		
Uralsk—zum Flusse Ural (schmalspurig)	7	„
15. Südost-Bahn:		
a) Verbindungsbahn von der Werst 135 der Linie Chazepetowka—Swjerewo zur Station Lichaja	16	„
b) Nikitowka—Otscheretino (zweigleisig)	44	„
c) Verbindungsbahn Bairaksk (Stat. der Kursk-Charkow-Ssewastopol-Bahn)—Gorlowka (Stat. der Südost-Bahn)	3	„
16. Verschiedene Unternehmer:		
a) Warschau—Kalvarien-Berg (schmalspurig) (Okt. 1901)[1]	31	„
b) Lodz—Sgersh (schmalspurig) (Januar 1901)[1]	8	„
c) Lodz—Pabijanize (schmalspurig) (Januar 1901)[1] . . .	11	„
d) Petrokow—Ssulejew (schmalspurig) (Oktober 1900)[1] .	14	„
e) Verbindungsbahn bei Weliki-Bobrik	8	„
zusammen	1 378	Werst
=	1 470,3	km.

C. Im Großfürstentum Finnland:

1. Für Rechnung des Staates:		
a) Kuopio—Issalmi[1]	80	Werst
b) Uleaborg—Torneo	122	„
c) Helsingfors—Karis	78	„
2. Für Rechnung von Privaten:		
a) Kjumi—Karchula (schmalspurig) (Mai 1900)[1] . . .	5	„
b) Kowioki—Njukarlebju (schmalspurig) (Dezember 1898)[1]	8	„
c) Lowisa—Wessijärki („) (Septembr. 1900)[1]	77	„
d) Ssuolachti—Enekoski („) (März 1900)[1]	8	„
zusammen in Finland	378	Werst
=	403,3	km.
insgesamt im russischen Reiche	6 298	Werst
=	6 719,9	km.

[1] Seit dem angegebenen Zeitpunkt für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

Digitized by Google

Endlich führt der amtliche Bericht noch die chinesische Ostbahn an, auf der im Bau begriffen waren:

a) Mandschurija—Ssungari	875 Werst
b) Ssungari—Pogranischnaja (Januar 1902)[1])	520 „
c) Zweigbahn bei Ssungari	6 „
d) Ssungari—Tjelin	441 „
e) Tjelin—Port Arthur (Juni 1901)[1])	483 „
f) Zweigbahn bei Jantai zum Kohlenbergwerk	16 „
g) Tatitschoo—Inkoo	20 „
h) Nangolin—Dalni	16 „
zusammen	2 377 Werst
	= 2 536,3 km.

	1896	1897	1898	1899	1900	1901
	Werst (= 1 067 m)					
1. dem Verkehr übergeben wurden neue Strecken:						
a) Staatsbahnen	1 722	189	1 296	2 964	1 349	68
b) Privatbahnen	449	1 402	1 581	1 988	1 341	2 337
c) im Großfürstentum Finland	—	—	—	132	52	—
2. zweite Gleise wurden gelegt:						
a) auf Staatsbahnen	66	185	204	193	363	34
b) „ Privatbahnen	—	21	105	47	196	—
c) im Großfürstentum Finland	—	—	—	22	15	12
3. im Bau begriffene neue Linien: für Rechnung:						
a) des Staates	6 275	5 511	5 436	2 426	2 034	4 542
b) „ „ (Kriegsministerium)	—	649	295	295	—	—
c) von Privatgesellschaften	3 339	4 624	4 409	4 356	3 347	1 37[illegible]
d) des Großfürstentums Finland	265	179	233	422	379	37[illegible]
4. Chinesische Ostbahn	—	—	—	2 520	2 413	2 37[illegible]

[1]) Seit dem angegebenen Zeitpunkt für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

Digitized by Google

Am Schlusse des Jahres 1901 waren, einschließlich Finnland, in vollem Betrieb 55 695 Werst (= 59 426 km).

Hiervon entfielen:

auf Staatsbahnen 35 477 Werst, darunter zweigleisig 7 857 Werst,
„ Privatbahnen 17 587 „ , „ „ 1 627 „ ,
„ das Großfürstent. Finnland 2 631 Werst, „ 96 „ .

Die baulichen Verhältnisse der russischen Bahnen sind in tabellarischer Form auf Seiten 1080 ff. des Archivs für Eisenbahnwesen 1901 ausführlich beschrieben. Da in der Zwischenzeit keine wesentlichen Änderungen vorgekommen sind, so verweisen wir auch in diesem Jahre auf den Jahrgang 1901.

2. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Dem Verkehr standen im Jahre 1900 (einschließlich der Bahnen in Asien) Eisenbahnen zur Verfügung:

am Schlusse des Jahres	1899	1900
	Werst	
die Länge der im Betrieb gewesenen Eisenbahnen	47 176	50 007
davon waren:		
zweigleisig	8 437	9 451
in Staatsbetrieb	30 479	34 078
„ Privatverwaltung	16 697	15 929

Auf diesen Bahnen fand sich das nachfolgend verzeichnete Rollmaterial:

a) Im Bestand waren	am Schlusse des Jahres					
	1899		1900		1901	
	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst
Lokomotiven	11 145	0,23	12 337	0,25	13 613[1])	0,256
davon waren:						
Personenzuglokomotiven	2 140	—	2 343	—	2 402	—
Lokomotiven für Personen- und Güterzugdienst						

[1]) Die in Asien belegenen Bahnen (7484 Werst = 7985 km) sind mit 1273 Lokomotiven, oder mit 0,17 Lokomotiven auf eine Werst ausgestattet und zwar sind davon: 607 Stück 3achsig, 630 Stück 4achsig, 28 Stück für gemischte Züge und 8 Tendermaschinen.

Digitized by Google

a) Im Bestand waren	am Schlusse des Jahres					
	1899		1900		1901	
	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst
3 achsige Güterzuglokomotiven	3 714	—	3 768	—	3 790	—
4 achsige Güterzuglokomotiven	4 896	—	5 612	—	6 446	—
andere Lokomotiven (Fairlielokomotiven usw.)	99	—	120	—	457	—
Tenderlokomotiven . .	296	—	494	—	518	—

a) Im Bestand waren	am Schlusse des Jahres					
	1891		1899		1900	
	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst
Personenwagen	7 778	—	13 088	—	14 275	—
diese hatten Achsen . .	23 147	0,84	40 005	0,87	45 058	0,8
davon waren, ausschließl. der Reservewagen:						
2 achsige Personenwagen .	—	—	2 157	—	2 551	—
3 „ „ .	—	—	6 825	—	6 918	—
4 „ „ .	—	—	3 807	—	4 806	—
Sitzplätze	275 909	—	442 594	—	497 435	—
Gepäckwagen	—		1 287	—	1 376	—
Güterwagen	147 124	—	258 858	—	289 436	—
diese hatten Achsen . .	299 768	—	524 657	11,36	586 694	12,-
Tragfähigkeit der Güterwagen . . . . . Pud	94 340 166	—	187 091 128	—	211 163 117	—
durchschn. Tragfähigkeit eines Güterwagens . .	641,93	—	722,76	—	729,57	—
Postwagen	262	—	504	—	527	—

Digitized by Google

Dem gegenüber lassen sich für Deutschland die nachfolgenden Angaben machen, hier gab es:

	1898/99	auf 1 km	1899	auf 1 km	1900	auf 1 km
Lokomotiven	17 623	0,364	18 291	0,372	19 069	0,380
Personenwagen	35 086	—	36 638	—	38 434	—
diese hatten:						
Achsen	81 170	1,707	85 556	1,771	91 027	1,851
Sitz- und Stehplätze . .	1 547 056	—	1 632 658	—	1 738 953	—
Gepäck- und Güterwagen .	383 578	—	398 054	—	412 262	—
diese hatten Achsen .	780 039	16,42	809 555	16,48	838 488	16,76
Tragfähigkeit der Güterwagen . . . . . t	4 513 042	—	4 747 428	—	4 986 159	—
Postwagen	2 122	—	2 223	—	2 283	—

b) Leistungen der Betriebsmittel	1891	1899	1900
Zahl der gefahrenen Züge	1 284 028	2 448 291	2 781 155
diese Züge haben durchfahren Werst	129 287 899	246 819 960	279 843 467
Durchschnittlich kamen auf 1 Werst Bahnlänge geleistete Zugwerst:			
im Jahre	4 734	5 232	5 594
in 24 Stunden	12,97	15,13	15,32
Von allen Lokomotiven zusammen wurden gefahren . . . . . Werst	174 094 225	344 643 677	391 522 231
Von dieser Gesamtzahl der Lokomotiven wurden geleistet mit:			
a) Verkehrszügen von großer und mittlerer Fahrgeschwindigkeit Werst	46 830 572	96 515 474	106 818 622
%	26,90	29,7	27,32
b) Verkehrszügen von geringer Fahrgeschwindigkeit . . . . . Werst	82 859 450	154 891 949	175 418 571
%	47,59	47,8	45,42
c) Militärzügen . . . . . Werst	967 011	1 886 587	4 778 898
%	0,56	0,58	0,57
d) Dienstzügen . . . . . Werst	5 244 769	11 335 607	12 407 957
%	3,01	3,49	2,86
im ganzen mit Zügen . . . . Werst	135 901 802	264 629 617	299 424 048
%	78,06	75,77	76,98
davon wurden mit 2 Lokomotiven gefahren . . . . . Werst	6 613 903	17 809 657	19 580 581

Digitized by Google

b) Leistungen der Betriebsmittel	1891	1899	1900
Ferner:			
a) ohne Züge, leerfahrend . . Werst	6 804 723	13 207 195	15 919 992
b) im Reservedienst . . . . „	3 764 746	5 169 341	4 800 848
c) beim Rangierdienst . . . „	27 622 954	61 637 524	71 377 243
überhaupt a + b + c . . . „	38 192 423	80 014 060	92 098 183
%	21,94	23,32	23,32
Von sämtlichen Wagen wurden geleistet . . . . . in Taus. Achsw.	7 096 968	13 566 196	15 517 269
Im Durchschnitt kamen auf 1 Werst Bahnlänge im Jahre . . . . Achswerst	259 910	309 670	324 870
Von der Gesamtzahl der geleisteten Wagenachswerst kamen:			
auf die Personen- und Postwagen %	17 [1])	18 [1])	17 [1])
„ „ Gepäck- und Güterwagen „	83 [1])	82 [1])	83 [1])
An Wagenachsen kamen im Mittel:			
auf einen Verkehrszug von großer und mittlerer Fahrgeschwindigkeit . .	35,96	32,74	32,93
auf einen Verkehrszug von geringer Fahrgeschwindigkeit	65,83	68,71	68,80
auf einen Militärzug	64,98	55,47	62,[illegible]
„ „ Dienstzug	59,74	24,82	17,18
„ sonstige Züge	48,41	52,37	51,56
durchschnittlich auf einen Zug . . .	54,89	54,96	55,45

Für Deutschland lassen sich die folgenden Zahlen gegenüberstellen:

	1891/92	1899/1900	1900
1. gefahrene Züge . . . . . Zahl	7 259 725	10 808 999	11 295 655
2. auf 1 km Betriebslänge kamen Züge im Jahre . . . . . „	8 043	9 435	9 797
3. auf 1 km Betriebslänge kamen Züge in 24 Stunden . . . . „	22,04	25,85	26,84
4. von sämtlichen Zügen wurden Wagenachskm geleistet in Tausenden und zwar:	13 224 724	18 228 527	18 789 650
a) von den Personen- und Postwagen . . . . . „	2 904 072	4 408 790	4 550 032

[1]) Die Angaben beziehen sich nur auf das europäische Rußland.

Digitized by Google

		1891/92	1899/1900	1900
b) von den Gepäck- und Güterwagen	in Tausenden	10 320 653	13 819 737	14 239 619
5. Wagenachsen kamen auf einen Güterzug durchschnittlich . .	Anz.	69	67	65

Für die nachfolgende Berechnung des Dienstalters der im Betrieb befindlichen Lokomotiven, von dem ja wohl in nicht geringem Maße deren Leistungsfähigkeit beeinflußt wird, ist diesesmal eine andere Form der Prozentberechnung gewählt worden. Während in den früheren Berichten die Verhältniszahlen für die Kolonnen 2 + 5 und 3 + 6 berechnet worden sind, also von der Summe der auf Staats- und Privatbahnen vorhandenen Lokomotiven, sind diesesmal die Verhältniszahlen für die Staatsbahnen und Privatbahnen getrennt festgestellt worden. Da ferner in den Reihen 7 und 8 die Verhältniszahlen für die vorhandenen sämtlichen Lokomotiven berechnet worden sind, so findet man aus dem Vergleich der Zahlen in den Reihen 2, 5 und 7, sowie 3, 6 und 8 direkt, wie sich die Altersklassen der Lokomotiven der Staats- bezw. Privatbahnen untereinander verhalten und in welchem Verhältnis sie zu den Zahlen in den Reihen 7 und 8 stehen.

Es wurden noch im Betrieb verwandt:

1	2	3	4	5	6	7	8
	auf Staatsbahnen			auf Privatbahnen		überhaupt	
	in Europa		davon in Asien				
	am 1. Januar			am 1. Januar		am 1. Januar	
	1896	1902	1902	1896	1902	1896	1902
aus den Jahren:							
1857—1859 . .	116	115	—	1	—	117	115
1860—1864 . .	248	250	—	76	47	324	297
1865—1869 . .	713	696	70	263	278	976	974
1870—1874 . .	1 263	1 264	116	709	408	1 972	1 672
1875—1879 . .	1 311	1 557	187	618	322	1 929	1 879
1880—1884 . .	558	625	66	293	174	851	799
1885—1889 . .	371	565	108	154	68	525	633
1890—1894 . .	380	449	48	516	564	896	1 013
1895—1899 . .	264	2 377	440	296	1 264	560	3 641
aus dem Jahre 1900	-	845	155	-	216	—	1 061
1901	—	738	20	—	223	—	961

Digitized by Google

1	2	3	5	6	7	8
	auf Staatsbahnen in Europa		auf Privatbahnen		überhaupt	
	am 1. Januar		im Jahre		am 1. Januar	
	1896	1902	1896	1902	1896	1902
oder in Prozenten ausgedrückt: aus den Jahren:						
1857—1859 . .	2,33	1,21	0,03	—	1,44	0,85
1860—1864 . .	4,75	2,64	2,59	1,32	3,97	2,17
1865—1869 . .	13,65	7,34	8,99	7,80	11,87	7,47
1870—1874 . .	24,19	13,31	24,23	11,45	24,20	12,82
1875—1879 . .	25,10	16,42	21,13	9,03	23,67	14,09
1880—1884 . .	10,69	6,59	10,02	4,88	10,44	6,13
1885—1889 . .	7,11	5,96	5,26	1,90	6,44	4,80
1890—1894 . .	7,28	4,74	17,64	15,82	11,00	7,33
1895—1899 . .	5,01	25,07	10,11	35,49	6,87	27,81
aus dem Jahre 1900	—	8,91	—	6,06	—	8,13
1901	—	7,78	—	6,25	—	7,37

Beim Lesen dieser Verhältniszahlen gewinnt man bald den Eindruck, daß die Privatbahngesellschaften ihre Eisenbahnlinien besser mit Lokomotiven ausgerüstet haben, als die Staatseisenbahnverwaltung, soweit nämlich das Alter der im Betrieb befindlichen Lokomotiven in Frage kommt.

Teilt man die ganze Reihe in zwei Abschnitte, nämlich von 1857 bis 1879 und 1880 bis 1901, so findet man, daß aus diesen Zeitabschnitten noch im Betrieb waren:

	auf den Staatsbahnen		Privatbahnen	
im Jahre	1896	1901	1896	1901
1857—1879 .	69,91 %	40,95 %	56,97 %	29,60 %
1880—1901 .	29,09 „	59,05 „	43,03 „	70,40 „ .

Die Zahlen sprechen ja schon für sich selbst, sodaß auf ein weiteres Eingehen auf ihre Bedeutung hier verzichtet werden kann.

Für das gesamte russische Eisenbahnnetz kann allerdings ein Schritt zum Besseren verzeichnet werden, denn aus den Jahren

1857—1879 waren im Jahre 1896 65,25 %, im Jahre 1901 37,54 %
1880—1901 „ „ „ 1896 34,75 „ „ „ 1901 62,46 „

im Betrieb, es hat also im allgemeinen eine Verjüngung stattgefunden, zu der den Löwenanteil die Privatbahnen beigetragen haben.

Digitized by Google

Von den sämtlichen im Betrieb befindlichen Lokomotiven waren 3619 Stück oder 26,58 % für durchgehende Bremsvorrichtung eingerichtet, und zwar für die

	1898	1899	1900	1901
	Stück			
Westinghousebremse . . .	1295	1522	1940	2507
Hardybremse	146	175	229	232
Körtingbremse	11	11	—	—
Wengerbremse	108	93	108	108
andere Systeme	152	91	213	772

Von den in Europa und Asien[1]) vorhandenen Lokomotiven waren

	1898		1899		1900		1901	
	Stück	%	Stück	%	Stück	%	Stück	%
Verbundmaschinen	2975	29,9	3789	33,9	4688	38,0	5858	43,0
mit Schnelligkeitsmessern ausgerüstet	989	9,9	1081	9,7	1081	8,8	[2]) —	[2])
Nach der Gattung des Feuerungsmaterials lassen sich die Lokomotiven einteilen in solche:								
für Holzfeuerung	2399	24,1	2302	20,6	2354	19,0	2147	15,9
„ Anthrazit- od. Kohlenfeuerung	4157	41,7	4907	44,0	5647	45,8	6290	46,9
„ Torffeuerung . . .	—	—	8	—	—	—	—	—
„ Naftafeuerung . . .	3408	34,2	3928	35,2	4336	35,1	4995	37,2
und zwar waren eingerichtet:								
für Holzfeuerung:								
bei den Staatsbahnen .	2095	21,0	1944	17,4	2029	16,4	1815	13,5
„ „ Privatbahnen .	304	3,1	358	3,3	325	2,6	332	2,5

[1]) Auf den 317 Lokomotiven der mittelasiatischen Bahnen wird wird bis auf 3 (Holz) Nafta zur Heizung verwandt, während auf der sibirischen Bahn 282 Lokomotiven mit Holz und 493 mit Steinkohlen und 181 mit Nafta geheizt werden.

[2]) Angaben fehlen.

Digitized by Google

	1898		1899		1900		1901	
	Stück	%	Stück	%	Stück	%	Stück	%
für Anthrazit- oder Kohlenfeuerung:								
bei den Staatsbahnen . .	3 100	31,1	3 773	33,8	4 400	35,6	5 182	38,3
„ „ Privatbahnen . .	1 057	10,6	1 134	10,2	1 247	10,1	1 108	8,2
für Torffeuerung:								
bei den Staatsbahnen . .	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Privatbahnen . .	—	—	8	—	—	—	—	—
für Naftafeuerung:								
bei den Staatsbahnen . .	1 646	16,5	2 052	18,4	2 411	19,5	2 868	21,1
„ „ Privatbahnen . .	1 762	17,6	1 876	16,9	1 925	15,6	2 124	15,8

Das Durchschnittsgewicht einer Lokomotive (ohne Wasser und Kohlen) beträgt:

für sämtliche Bahnen	1898 = 37,4 t	oder	10,5 t	für 1 Achse
	1899 = 38,3 „	„	10,7 „	„ 1 „
	1900 = 39,0 „	„	11,0 „	„ 1 „
	1901 = 39,0 „	„	11,0 „	„ 1 „
für die Staatsbahnen	1898 = 36,6 „	„	10,5 „	„ 1 „
	1899 = 37,5 „	„	10,6 „	„ 1 „
	1900 = 38,2 „	„	10,7 „	„ 1 „
	1901 = 38,0 „	„	11,0 „	„ 1 „
für die Privatbahnen	1898 = 39,2 „	„	10,5 „	„ 1 „
	1899 = 39,8 „	„	10,7 „	„ 1 „
	1900 = 39,9 „	„	10,4 „	„ 1 „
	1901 = 40,0 „	„	11,0 „	„ 1 „

Zu den im Betrieb befindlichen Lokomotiven waren vorhanden:

Tender	Stück	%	jeder Tender wog t	für 1 Achse t
auf sämmtlichen Bahnen:				
im Jahre 1898	9 528	95,6	13,6	4,5
„ „ 1899	10 679	95,8	13,6	4,5
„ „ 1900	11 763	95,3	14,0	5,0
„ „ 1901	12 955	95,3	14,0	5,0

Digitized by Google

Tender	Stück	%	jeder Tender wog t	für 1 Achse t
auf den Staatsbahnen:				
im Jahre 1898	6 576	96,1	13,3	4,4
„ „ 1899	7 769	96,3	13,5	4,4
„ „ 1900	8 513	98,5	14,0	4,6
„ „ 1901	9 479	96,2	14,0	5,0
auf den Privatbahnen:				
im Jahre 1898	2 952	94,5	14,4	4,7
„ „ 1899	3 376	94,7	14,5	4,7
„ „ 1900	3 250	92,9	14,7	4,7
„ „ 1901	3 366	97,2	15,0	5,0

Von den am Ende 1900 in Europa und Asien auf den Bahnen vorhandenen 14 275 Personen- und 527 Postwagen entfallen auf:

Wagen	überhaupt			davon auf Staatsbahnen			davon auf Privatbahnen		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900	1898	1899	1900
kaiserliche Wagen . .	92	113	101	91	112	97	1	1	4
Salon-, Direktionswag.	429	574	611	344	480	526	85	94	85
Wagen:									
I. Klasse	919	993	1 126	654	706	831	265	287	295
I. und II. Klasse .	773	835	907	489	526	631	284	309	276
II. Klasse	1 838	1 990	2 206	1 341	1 445	1 680	497	545	526
II. und III. Klasse .	272	304	338	208	241	273	64	63	65
III. Klasse	5 837	6 209	6 711	3 976	4 225	4 896	1 861	1 984	1 815
I., II. u. III. Klasse	18	43	26	12	20	20	6	23	6
IV. Klasse	926	1 178	1 647	508	754	1 222	418	424	425
Außerdem Wagen:									
zur Reserve	249	266	292	66	72	92	183	194	200
für Arrestanten . .	314	370	380	240	279	298	74	91	82
„ Sanitätszwecke .	180	180	222	136	141	185	44	39	37
„ Postbeförderung	467	504	527	301	330	360	166	174	167

Digitized by Google

In diesen Wagen waren Sitzplätze vorhanden und zwar in der

		I.	II.	III.	IV.	Arrestanten-wagen	Sanitäts-wagen (Betten)
		Klasse					
überhaupt	1898	27 645	77 492	259 467	35 530	12 823	533
	1899	28 779	87 217	281 864	44 734	14 673	519
	1900	31 350	93 103	309 945	63 037	15 208	507
davon:							
auf den Staatsbahnen	1898	19 136	54 104	176 894	18 494	10 034	416
	1899	19 692	60 405	189 387	27 478	11 287	402
	1900	22 517	67 849	223 980	45 709	12 049	386
auf den Privatbahnen	1898	8 509	23 388	82 573	17 036	2 789	117
	1899	9 087	26 812	92 477	17 256	3 486	117
	1900	8 833	25 254	85 965	17 328	3 159	121

Von den sämtlichen Personenwagen waren ausgerüstet:

	1898	1899	1900
mit durchgehenden Bremsvorrichtungen	5 883	6 774	8 143
nur mit Rohrleitungen für durchgehende Bremsvorrichtungen	4 139	4 379	4 834
mit gewöhnlichen Handbremsen . . .	8 174	9 224	10 413
mit Schnelligkeitsmessern	107	109	108

Von dem gesamten Güterwagenpark waren:

	überhaupt			davon auf Staatsbahnen			davon auf Privatbahnen		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900	1898	1899	1900
bedeckte Güterwagen .	157117	171527	191829	103579	114 756	132998	53 538	56 771	58 831
halbhohe „ .	15 492	15 800	16 313	8 784	8 723	9 682	6 708	7 077	6 631
Plattformen	31 937	37 209	42 452	23 036	27 959	31 591	8 901	9 250	10 861
Spezialwagen:									
Kesselwagen . . .	19 332	19 783	20 398	9 444	9 686	10 579	9 888	10 097	9 819
Trucks	1 884	1 974	2 524	1 592	1 682	2 212	292	292	312
Wagen:									
für Langholz . . .	4 673	4 623	6 680	1 885	1 580	4 655	2 798	3 043	2 025
„ Pulver usw. . .	467	467	491	383	394	426	93	73	65
zum Viehtransport .	745	754	777	379	393	417	366	361	360
für andere Güter . .	5 520	6 721	7 972	4 661	5 798	7 138	859	923	834

Digitized by Google

Von den Güterwagen waren ausgerüstet:

	1898	1899	1900
mit durchgehenden Bremsvorrichtungen	27	81	744
nur mit Rohrleitung zu durchgehenden Bremsvorrichtungen	177	188	608
mit gewöhnlichen Handbremsen	53 987	58 750	71 802
mit Schnelligkeitsmessern	55	—	55.

Endlich sei kurz angeführt, daß den russischen Eisenbahnen ein Güterwagen im Durchschnitt kostete:

	Rbl.	ergibt zum Kurse von 2,16 ℳ
überhaupt	1898 = 1 305	2 840
	1899 = 1 288	2 782
	1900 = 1 294	2 795
und zwar den Staatsbahnen	1898 = 1 262	2 726
	1899 = 1 250[1])	2 700
	1900 = 1 256	2 713
den Privatbahnen	1898 = 1 364	2 946
	1899 = 1 361	2 940
	1900 = 1 378	2 976.

3. Heizmaterial der Lokomotiven.

Für die im Betrieb befindlichen Lokomotiven (Vgl. S. 1091) ist an Heizmaterial gebraucht worden:

	1898	1899	1900
	in Tausenden Pud (1 Pud = 16,38 kg)		
Anthrazit	3 551	3 074	2 612
Steinkohlen	118 674	146 207	158 881
Briketts	2	90	91
Koks	40	14	—
Torf	95	—	11
Nafta und Naftarückstände	70 302	72 686	92 931
	in Tausenden Kubikfaden (1 Kubikfaden = 9,712 Kubikmeter)		
Holz	554	551	604
von dem vorbezeichneten Holz sind zum Anheizen der Lokomotiven im allgemeinen verwendet	18	22	23

[1]) Auf der mittelasiatischen Bahn steht ein Güterwagen zu Buch mit 1560 Rbl. (= 3370 ℳ) und auf der großen sibirischen Bahn mit 1266 Rbl. (= 2735 ℳ).

Digitized by Google

Davon verwendeten die:

	Staatsbahnen			Privatbahnen		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
	in Tausenden Pud					
Anthrazit	—	—	51	3 551	3 073	2 561
Steinkohlen	87 587	109 851	131 239	31 087	36 355	27 642
Briketts	2	90	91	—	—	—
Koks	40	14	—	—	—	—
Torf	—	—	11	95	—	—
Nafta u. Naftarückstände	37 253	38 818	49 603	33 048	33 867	43 334
	in Tausenden Kubikfaden					
Holz	485	449	531	69	102	73
von dem vorbezeichneten Holz sind zum Anheizen der Lokomotiven im allgemeinen verwendet	16	20	18	2	3	5

Das Heizmaterial kostete überhaupt:

	in Tausenden Rubel (1 Rubel = 2,16 ℳ)			oder es kostete in Kopeken (1 Kopeke = 2,16 ₰)		
	1891	1899	1900	1891	1899	1900
				ein Pud (= 16,38 kg)		
Anthrazit	401	278	241	10	9	9
Steinkohlen	6 937	15 561	20 954	10	11	13
Briketts	73	21	218	—	—	—
Koks	—	3	—	—	—	—
Torf	236	—	3	—	—	—
Nafta u. Naftarückstände	2 899	13 611	20 487	15	19	22 [1]
				ein Kubikfaden (= 9,712 cbm)		
Holz	4 919	7 208	8 832	1 273	1 281	1 462

[1]) 1 Pud Nafta kostet in Asien der Eisenbahnverwaltung nur 17 Kopeken.

Digitized by Google

Für je 1 000 Lokomotivwerst wurden verbraucht

	Anthrazit und Steinkohlen	Nafta und Naftarückstände	Holz in Kubikfaden
	in Puden (= 16,38 kg)		(= 9,712 cbm)
	Anzahl		
1891	843,0	717,9	6,27
1899	875,1	702,1	7,52
1900	945,6	643,3	7,71
dafür wurden gezahlt:	Rubel		
1891	87,10	109,91	79,80
1899	92,02	131,48	98,22
1900	124,67	141,82	112,72

Was das Verhältnis des Heizwertes der einzelnen Heizmaterialien untereinander anlangt, so wird dieses alljährlich amtlich festgestellt, indem als Vergleichseinheit 1 Kubikfaden (9,712 cbm) Holz (d. h. gemischtes, Birken und Kiefern) genommen wird. Dabei ist für 1900 gefunden worden daß ein Kubikfaden Holz gleichwertig ist:

1897	1898	1899	1900		
63	70	71	71	Pud	Nafta und Naftarückständen,
101	99	98	86	„	Koks,
112	113	100	102	„	Briketts,
100	100	106	107	„	englischer Kohle,
100	100	110	109	„	Donezanthrazit,
109	108	111	113	„	Donezkohle,
121	120	121	120	„	Uralsteinkohle,
122	121	122	129	„	polnische Steinkohle,
118	118	129	132	„	schlesische Steinkohle,
150	150	150	150	„	Tkwibul- (Kaukasus-) Steinkohle,
189	205	204	182	„	Moskauer Steinkohle,
223	226	228	238	„	Torf.

Soweit russische Kohle auf den Bahnen Verwendung findet, wurde sie bezogen aus dem:

Digitized by Google

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
	in Tausenden Pud (1 Pud = 16,38 kg)					
1. Donezgebiet:						
a) Anthrazit . . .	6 178	6 429	5 929	8 077	11 779	10 84
b) Steinkohlen . .	56 513	67 341	79 015	94 045	89 949	97 83
2. Moskauer Gebiet .	3 018	3 250	4 910	4 068	4 227	7 30
3. Uralgebiet . . .	4 963	5 334	6 424	8 708	11 088	8 92
4. Kubangebiet . .	—	—	—	301	2 956	6 96
5. Tkwibulgebiet . .	565	507	385	668	739	72
6. Polen	30 466	29 077	28 568	30 392	35 013	40 33

Von den Gesamtausgaben des Betriebes entfallen auf das Heizmaterial der Lokomotiven:

1897	25 384 000 Rbl.	10,0 %
1898	28 835 000 „	10,0 „
1899	34 413 202 „	11,3 „
1900	47 595 993 „	13,6 „ .

4. Verkehr.

a) Über die Entwicklung des Personenverkehrs (1899 und 1900 einschließlich des Verkehrs auf den asiatischen Bahnen)[1]) läßt sich das folgende mitteilen:

Jahr	Beförderte Personen	Durchfahrene Personen-werste	Durchschnittlich durchfuhr eine Person Werst (= 1067 m)	Jede Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt mit Personen	Die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt mit %
	in Tausenden				
1891	48 127	4 990 443	103,69	4,46	37,67
1899	94 304	10 596 352	112,36	4,35	35,83
1900	104 312	12 187 272	116,83	4,50	37,79

[1]) Auf den asiatischen Bahnen, d. h auf der Mittelasiatischen, Westsibirischen, Mittelsibirischen und Ussuri-Bahn weist der Verkehr im besonderen folgende Zahlen auf:

Jahr	Beförderte Personen	Durchfahrene Personen-werste	Durchschnittl. durchfuhr eine Person Werst (= 1067 m)	Jede Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt mit Personen	Die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt mit %
	in Tausenden				
1898	1 530	607 533	397,01	4,74	39,5
1899	1 862	758 210	407,02	3,94	39,0
1900	2 742	1 181 728	431,02	4,18	31,36

Digitized by Google

Jahr[1]	Von den beförderten Personen kamen mit bezahlten Fahrkarten auf die				Vereinnahmt wurden			
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	überhaupt	für die Werst Bahnlänge	von einem Reisenden	für eine Personenwerst
	in Tausenden				Rubel (= 2,16 ℳ)	Rubel	Kopeken (= 2,16 ₰)	Kopeken
1891	570	2 879	37 324	1 243	50 823 904	1 861,34	105,60	1,02
1899	1 253	9 564	70 240	5 442	85 708 023	1 956,85	90,85	0,81
1900	1 477	10 786	76 810	5 981	94 027 052	1 968,57	90,14	0,78

Auf Fahrkarten zu ermäßigten Preisen und auf Freifahrtscheine wurden befördert:

	1891	1899	1900
	Anzahl		
a) Militär	3 183 954	3 678 283	4 575 730
b) Arrestanten	449 959	563 353	548 074
c) Inhaber von Freifahrtscheinen	2 477 372	3 306 953	3 879 843
d) Viehbegleiter	—	257 035	253 565
zusammen	6 111 285	7 805 624	9 257 212
dazu die Reisenden mit bezahlten Fahrkarten	42 015 996	86 498 980	95 054 656
darunter Reisende auf den asiatischen Bahnen	—	1 584 324	2 147 829

[1]) Auf den asiatischen Bahnen, d. h. auf der Mittelasiatischen — Westsibirischen — Mittelsibirischen und Ussuri-Bahn, weist der Verkehr im besonderen folgende Zahlen auf:

Jahr	Von den beförderten Personen kamen mit bezahlten Fahrkarten auf die				Vereinnahmt wurden			
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	überhaupt	für die Werst Bahnlänge	von einem Reisenden	für eine Personenwerst
	in Tausenden				Rubel (= 2,16 ℳ)	Rubel	Kopeken (= 2,16 ₰)	Kopeken
1898	—	—	—	—	2 838 957	800	202,63	0,54
1899	11	110	903	660	3 433 170	660	202,18	0,50
1900	16	183	1 357	592	4 433 133	832	207,19	0,58

Digitized by Google

b) Der Güterverkehr[1]) hat sich (1899 und 1900 einschließlich des Verkehrs auf den asiatischen Bahnen) wie folgt entwickelt:

Jahr	Beförderte Pud (16,38 kg)	Durchfahrene Pudwerste	Durchschnittlich ist 1 Pud befördert Werst (1067 m)	Die Tragfähigkeit eines Güterwagens ist ausgenutzt mit %	Auf 1 Wagenachse kommen Pud (16,38 kg)	Vereinnahmt überhaupt in Tausenden Rubel (= 2,16 ℳ)	Vereinnahmt auf 1 Werst Kopeken (= 2,16 ₰)	Vereinnahmt für 1 Pud Kopeken (= 2,16 ₰)	Vereinnahmt für 1 Pudwerst Kopeken (= 2,16 ₰)
	in Tausenden								
1891	4 309 857	915 031 263	212,31	49,11	154,58	216 793	7 940	5,03	0,024
1899	8 293 975	1 900 752 438	229,17	49,50	176,53	385 283	8 690	4,64	0,020
1900	9 371 904	2 224 327 200	237,34	49,82	179,28	432 957	9 064	4,62	0,019

[1]) Für die asiatischen Bahnen sind die Zahlenangaben für die Mittelasiatische, Westsibirische, Mittelsibirische und Ussuri-Bahn hier besonders gebracht, weil die Entwicklung des Verkehrs auf den asiatischen Bahnen fortgehend das lebhafteste Interesse auf sich lenkt:

Jahr	Beförderte Pud (16,38 kg)	Durchfahrene Pudwerste	Durchschnittlich ist 1 Pud befördert Werst (1067 m)	Die Tragfähigkeit eines Güterwagens ist ausgenutzt mit %	Auf 1 Wagenachse kommen Pud (16,38 kg)	Vereinnahmt überhaupt in Tausenden Rubel (= 2,16 ℳ)	Vereinnahmt auf 1 Werst Kopeken (= 2,16 ₰)	Vereinnahmt für 1 Pud Kopeken (= 2,16 ₰)	Vereinnahmt für 1 Pudwerst Kopeken (= 2,16 ₰)
	in Tausenden								
1898	92 205	47 214 900	512,06	32,07	114,85	14 374	3 709	15,58	0,07
1899	186 804	84 746 426	454,53	42,12	154,85	19 537	3 427	10,46	0,05
1900	282 072	121 535 459	430,87	44,26	164,17	—	3 567	8,66	0,03

Darunter befanden sich:

	1899	1900		1899	1900
Gepäck . . Pud	619 032	626 501	Militär-Pferde . Stück	6 930	7 932
Stückgüter (einschließlich Eilgüter) . Pud	991 661	2 721 179	Andere Tiere . „	22 555	21 586
Hunde . . Stück	2 277	2 495	Militärgut . Pud	2 566 746	11 606 567
Rindvieh . „	21 054	17 554	Dienstgut . „	101 003 673	171 141 040
Pferde . . „	17 910	10 440			

Digitized by Google

Es kann besonders hervorgehoben werden, daß in der vorstehend aufgeführten Gesamttransportmenge der Güter sich Gepäck, Stückgüter (einschließlich Eilgüter) und Vieh durch die folgenden Zahlen vertreten finden:

		im Jahre		
		1891	1899	1900
Gepäck	Pud	11 045 403	18 220 654	19 558 978
Stückgüter (einschließl. Eilgüter)	„	13 249 153	58 496 398	67 749 761
Hunde	Stück	75 848	114 049	120 731
Rindvieh	„	1 699 805	2 593 795	2 641 523
Pferde	„	153 382	402 158	325 865
Militärpferde	„	181 948	124 699	256 611
Andere Tiere	„	870 766	1 606 337	1 570 928
Militärgut	Pud	20 966 474	29 932 673	61 625 283
Dienstgut	„	791 555 958	1 389 495 667	1 731 464 993

Für Deutschland finden wir folgende Zahlenangaben:

		im Jahre		
		1891/92	1899	1900
Beförderte Tonnen	in Tausenden	230 949	322 545	338 440
Durchfahrene Tonnenkm	„	23 327 938	32 985 694	34 698 948
Durchschnittlich ist 1 Tonne befördert	km	101,01	102,27	102,53
Die Tragfähigkeit eines Güterwagens ist ausgenutzt mit	%	47,01	45,42	45,98
Auf eine beladene Wagenachse kommen	t	3,75	3,98	4,10
Vereinnahmt wurden:				
überhaupt in Tausenden	ℳ	883 604	1 221 314	1 271 173
auf 1 km	„	20 942	25 052	25 642
„ 1 tkm	₰	3,82	3,70	3,66

Digitized by Google

5. Anlagekapital[1]) der Staats- und Privatbahnen

(mit Ausschluß der Eisenbahnen Finlands).

	Zu Ende des Jahres					
	1897		1898		1899[2])	1900
	Metall-	Kredit-	Metall-	Kredit-		
	Rubel in Tausenden					
Aktien im Nennbetrage von	47 450	55 672	45 899	48 049	116 898	116 973
Obligationen im Nennbetrage von	1 743 390	731 555	1 706 278	890 900	3 543 693	3 870 252
zusammen Grund- und Ergänzungs-Kapital in Aktien u. Obligationen	1 790 840	787 227	1 752 177	938 949	3 660 591	3 987 225
Hierzu treten:						
a) die in das Grundkapital nicht eingerechneten, von der Regierung gezahlten Baudarlehen .	10 199	410 431	—	428 710	811 422	734 589
b) Ausgaben, die auf die Betriebsausgaben der Eisenbahnen verrechnet wurden	—	8 631	—	86 147	87 075	83 691
c) Ausgaben, die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds u. anderen Kapitalien der Bahnen bestritten sind. . . .	—	90 277				
zusammen . .	1 801 039	1 296 566	1 752 177	1 453 806	4 559 088	4 805 05

[1]) Für den Bau der Bahnen in Asien ist von den vorstehend bezeichneten Kapitalien bis zum Schluß des Jahres 1900 verausgabt, für die:

Sibirische Bahn	150 070 932	Rbl.	oder für	1	Werst	Bahnlänge	47 748 Rbl.
Transbaikal-Bahn . . .	69 738 436	„	„ „	1	„	„	63 630 „
Ussuri-Bahn	44 688 082	„	„ „	1	„	„	54 832 „
Mittelasiatische Bahn . .	105 997 969	„	„ „	1	„	„	51 380 „

[2]) Der Unterschied zwischen der Berechnung nach Metall- und Kreditrubel ist seit 1899 fortgefallen; es sind die Metallrubel in Kreditrubel umgerechnet (1 Rubel = $^1/_{15}$ Imperial).

Digitized by Google

	Zu Ende des Jahres					
	1897		1898		1899	1900
	Metall-	Kredit-	Metall-	Kredit-		
	Rubel in Tausenden					
Bei dem angegebenen Anlagekapital war der Staat in folgender Weise beteiligt:						
a) die Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung war übernommen:						
für Aktien im Betrage von . . .	25 499	24 105	23 948	18 643	45 922	33 598
für Obligationen im Betrage von . .	280 138	356 249	279 711	509 730	1 022 671	914 441
b) in den Händen der Regierung verbliebene (konsolidierte) Obligationen	1 428 968	375 214	1 394 601	381 169	2 473 070	2 905 162
c) Baudarlehen v. Staate	10 199	371 393	—	428 710	811 422	734 589
d) vom Staate gewährte, nicht rückzahlbare Unterstützungen	—	12 532	—	12 532	12 532	12 532
zusammen . .	1 744 798	1 139 493	1 698 260	1 350 784		
oder zum Kurse von 150 Kreditrubel = 100 Metallrubel umgerechnet .	2 504 000		3 898 000		4 365 617	4 600 222

Der Rest des Kapitals für den Bau und die Ausrüstung des gesamten Eisenbahnnetzes im Betrage von 200 Mill. Rbl. Met. ist nicht garantiert und bezeichnet daher den Kapitalbetrag, der nicht vom Staate in irgend einer Form, d. h. also unmittelbar, hergegeben oder, durch Staatsgarantie sichergestellt, beschafft worden ist. Die Beteiligung des Staates an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes beträgt somit 96 % des gesamten Baukapitals.

Der Staat hat infolge seiner Bürgschaftsleistung an Zinsen und Tilgung zahlen müssen:

1897 .	73 968 000	Metallrubel und	34 130 000	Kreditrubel,
1898 .	13 895 000	„ „	130 058 000	„ „
1899			154 828 000	„ „
1900			164 384 000	„ .

Digitized by Google

Aus diesen Zahlungen, zuzüglich der Verzugszinsen, die die Eisenbahngesellschaften dem Staate zu zahlen haben, ist die Schuld allmählich angewachsen auf:

	Ende des Jahres			
	1897	1898	1899	1900
	Kreditrubel in Tausenden			
a) für die von der Regierung auf Grund der Zinsbürgschaft geleisteten, von den Gesellschaften nicht zurückgezahlten Zinszahlungen für Aktien . .	36 993	35 267	35 965	13 703
b) für Verzinsung der in Händen der Regierung verbliebenen (konsolidierten) Obligationen	51 858	47 343	48 720	49 815
c) hierzu die von der Regierung den Gesellschaften gewährten Vorschüsse für Beschaffung von Bau- und Betriebsbedürfnissen und nicht gezahlte Pachten für überlassene Staatsbahnlinien	10 533	9 684	7 750	10 440
Gesamtbetrag der Schuld .	99 384	92 294	92 435	73 958
Angeführt kann noch werden, daß die Privateisenbahngesellschaften verschiedene Rücklagen angesammelt haben, die am Schlusse des Jahres betrugen:				
1. Betriebsfonds	9 765	15 102	20 798	20 036
2. Reserve- und Erneuerungsfonds .	4 470	5 109	3 122	2 923
3. verschiedene Fonds, als Pensions-, Invaliden- usw.	16 922	22 441	25 702	30 233

6. Finanzielle Ergebnisse.

	1891	1899	1900
Roheinnahme (nach Abzug der auf dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr lastenden Staatssteuer):			
im ganzen . . . . . Rubel	296 087 000	520 491 631	580 571 339
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . . . . „	10 844	11 884	12 134
„ 1 Zugwerst . . . . . Kopek.	229	210	207
„ 1 Wagenachswerst . . . . „	4,17	3,84	3,74

Digitized by Google

		1891	1899	1900
Betriebsausgabe:				
im ganzen	Rubel	177 651	331 883 844	383 234 682
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich	„	6 506	7 577	8 023
„ 1 Zugwerst	Kopek.	137	134	137
„ 1 Wagenachswerst	„	2,50	2,45	2,47
Verhältnis der Betriebsausgabe zur Roheinnahme	%	60,00	64,00	66,00
Überschuß:				
im ganzen	Rubel	118 436 244	188 607 786	199 358 925
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich	„	4 338	4 307	4 872
„ 1 Zugwerst	Kopek.	92	76	77
„ 1 Wagenachswerst	„	1,67	1,39	1,38
Verhältnis des Überschusses zur Roheinnahme	%	40,00	35,98	36,30

Die vorstehenden Angaben unter Abschnitt 6 „Finanzielle Ergebnisse“ schließen in den Jahren 1899 und 1900 die Ergebnisse der asiatischen Bahnen mit ein. Trennt man die Einnahmen und Ausgaben der Bahnen, die unter Staatsverwaltung a) in Europa und b) in Asien stehen, von denen, die sich in Verwaltung von Privatgesellschaften befinden, so findet man:

		1898	1899	1900
a) Staatsbahnverwaltung in Europa:				
Roheinnahmen:				
im ganzen	Rubel	322 356 627	335 287 400	378 578 326
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich	„	14 216	14 288	14 235
Betriebsausgaben:				
im ganzen	„	188 160 062	205 218 102	240 922 600
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich	„	8 298	8 745	9 059
„ 1 Zugwerst	Kopek.	124	128	131
„ 1 Wagenachswerst	„	2,23	2,35	2,39
Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen	%	58,0	58,0	64,0
Überschuß:				
im ganzen	Rubel	134 196 565	130 069 298	137 655 726
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich	„	5 918	5 543	5 176

Digitized by Google

	Jahr	Überhaupt	davon entfallen auf die			
			Mittelasiatische Bahn	Westsibirische Bahn	Mittelsibirische Bahn	Ussuri-Bahn
b) Staatsbahnverwaltung in Asien:						
Roheinnahmen:						
im ganzen . . Rbl.	1898	17 986 743	7 439 435	5 495 779	5 051 530	—
	1899	24 528 397	7 881 401	14 089 372		2 557 610
	1900	31 754 137	11 122 564	17 645 391		2 986 182
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . . . Rbl.	1898	4 642	5 258	4 129	4 470	—
	1899	4 303	3 824	4 493		3 570
	1900	4 637	4 725	4 925		3 67[illegible]
Betriebsausgaben:						
im ganzen . . Rbl.	1898	17 425 589	5 355 290	6 885 634	5 184 664	—
	1899	26 122 195	6 443 261	15 671 300		4 007 634
	1900	33 776 414	8 634 826	21 256 440		3 885 148
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . . . Rbl.	1898	4 496	3 785	5 173	4 588	—
	1899	4 582	3 126	5 000		5 538
	1900	4 932	3 668	5 681		5 785
für 1 Zugwerst . Kop.	1898	168	132	180	212	—
	1899	170	—	163		279
	1900	163	143	198		19[illegible]
für 1 Wagenachswerst . . . . Kop.	1898	3,18	2,62	2,85	5,14	—
	1899	3,41	—	3,16		6,72
	1900	3,19	2,97	3,72		5,58
Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen . . %	1898	96,88	71,99	125,30	102,62	—
	1899	107,00	81,7	111,00		156,66
	1900	106,00	78,0	129,00		130,00
Überschuß:						
im ganzen . . Rbl.	1898	561 155	2 084 145	—	—	—
	1899	−1 593 798	1 437 754	— 1 590 928		−144 624
	1900	2022 277	2 487 738	— 1 805 525		88 96[illegible]
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . . . Rbl.	1898	144	1 473	—	—	—
	1899	205	697	— 507		−19[illegible]
	1900	295	—	—		—

Digitized by Google

	1898	1899	1900
Privatbahnverwaltung:			
Roheinnahmen:			
im ganzen . . . . . Rubel	143 384 381	160 675 833	170 238 867
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . . . . „	10 648	10 981	11 886
Betriebsausgaben:			
im ganzen . . . . . „	89 416 132	100 543 547	108 535 668
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . . . . „	6 638	6 871	7 578
„ 1 Zugwerst . . . . . Kopek.	139	141	144
„ 1 Wagenachswerst . . . „	2,46	2,48	2,47
Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen. . . . %	63,0	63,0	64,0
Überschuß:			
im ganzen . . . . . Rubel	53 968 249	60 132 286	61 703 199
für 1 Werst Bahnlänge . . . „	4 010	4 110	4 308

Der erzielte Überschuß des gesamten Eisenbahnnetzes hat wie folgt Verwendung gefunden:

	1898	1899	1900
	Rubel (= 2,16 ℳ)		
1. zu außerordentlichen Arbeiten und Beschaffungen, Einlagen in die Reservefonds, Belohnungen an Bedienstete u. dgl.	2 514 847	2 752 853	4 740 288
2. zu Zahlungen für das Grundkapital (Garantie usw.) und Vorschüsse für Rechnung des Obligationenkapitals .	144 544 307	146 043 307	153 021 086
3. zu Zahlungen an die Reichskasse und zwar:			
a) für Abtragung von Schulden, die aus der Zinsbürgschaft herrühren	423 140	702 642	1 296 851
b) für Anteile des Staates am Bahnbesitz u. dgl.	3 796 539	4 242 941	6 098 943
4. zur Zahlung von Dividenden über die Zinsbürgschaft hinaus und ohne Rücksicht auf diese (hierin einbegriffen die Überschüsse der Staatsbahnen)	38 970 125	37 897 595	36 652 546
zusammen . . .	190 248 958	191 639 338	201 809 714

Digitized by Google

Der Unterschied zwischen den hier mitgeteilten Angaben und denen auf S. 1111 gebrachten findet seine Erklärung darin, daß hier die gesamten Überschüsse ohne Abzug der Minderbeträge zur Verteilung gekommen sind, während auf S. 1111 die Fehlbeträge der asiatischen Bahnen in Abzug gebracht worden sind.

Von der gesamten vorangegebenen Roheinnahme entstammen:

		1898	1899	1900
aus dem Personenverkehr:				
im ganzen	Rubel	78 077 518	85 708 023	94 027 062
für 1 Werst Bahnlänge	„	1 951	1 957	1 969
in Proz. der Gesamteinnahme	%	16,15	16,47	16,50
aus dem Güterverkehr:				
im ganzen	Rubel	356 730 578	385 282 762	432 957 463
für 1 Werst Bahnlänge	„	8 914	8 796	9 064
in Proz. der Gesamteinnahme	%	73,74	74,02	74,58
Im Durchschnitt wurde eingenommen:				
für 1 beförderten Reisenden	Kopek.	91,91	90,88	90,14
„ 1 Personenwerst	„	0,79	0,81	0,78
„ 1 Pud befördert. Frachtgut	„	4,81	4,64	4,62
„ 1 Pudwerst	„	0,021	0,020	0,019

Von den Ausgaben des gesamten Eisenbahnnetzes kamen auf:

		1898	1899	1900
Zentralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung:				
im ganzen	Rubel	39 016 143	44 223 665	48 563 790
auf 1 Werst	„	975	1 010	1 017
in Proz. der Gesamtausgabe	%	14,28	14,47	13,79
Bahnunterhaltung und Bewachung:				
im ganzen	Rubel	64 967 693	71 346 322	79 828 587
auf 1 Werst	„	1 624	1 629	1 671
in Proz. der Gesamtausgabe	%	23,77	23,34	22,67
Zugförderungs- u. Betriebsmitteldienst:				
im ganzen	Rubel	112 632 161	127 036 923	153 364 064
auf 1 Werst	„	2 815	2 900	3211
in Proz. der Gesamtausgabe	%	41,21	41,56	43,55
Verkehrs- und Telegraphendienst:				
im ganzen	Rubel	56 689 639	63 046 666	70 430 165
auf 1 Werst	„	1 417	1 439	1 475
in Proz. der Gesamtausgabe	%	20,74	20,63	19,99

Digitized by Google

Teilt man auch hier die Ausgaben nach Staatsbahnverwaltung in Europa und Asien und Privatbahnverwaltung, so findet man:

	1898	1899	1900
a) Staatsbahnverwaltung in Europa:			
Zentralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung:			
im ganzen . . . . . Rubel	23 479 371	25 787 538	29 114 571
auf 1 Werst . . . . . „	1 035	1 099	1 095
in Proz. der Gesamtausgabe . %	13,46	13,58	13,07
Bahnunterhaltung und Bewachung:			
im ganzen . . . . . Rubel	40 328 766	42 835 844	49 136 635
auf 1 Werst . . . . . „	1 779	1 825	1 848
in Proz. der Gesamtausgabe . %	23,01	22,58	22,07
Zugbeförderungs- und Betriebsmitteldienst:			
im ganzen . . . . . Rubel	74 633 700	81 795 813	98 855 617
auf 1 Werst . . . . . „	3 291	3 486	3 717
in Proz. der Gesamtausgabe . %	42,58	42,99	44,40
Verkehrs- und Telegraphendienst:			
im ganzen . . . . . Rubel	36 805 475	39 839 698	45 541 058
auf 1 Werst . . . . . „	1 623	1 697	1 712
in Proz. der Gesamtausgabe . %	20,95	20,85	20,46

	Jahr	Überhaupt	davon entfielen auf die Mittelasiatische Bahn	Westsibirische Bahn	Mittelsibirische Bahn	Ussuri-Bahn
b) Staatsbahnverwaltung in Asien:						
Zentralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung . Rbl.	1898	2 063 139	579 226	752 949	730 964	—
	1899	3 230 337	754 357	827 370	1 018 469	627 140
	1900	4 168 588	1 079 353	2 451 035		638 201
auf 1 Werst . . „	1898	532	409	566	647	—
	1899	567	366	623	564	870
	1900	609	459	647		786
in Prozenten der Gesamtausgabe . %	1898	13,14	12,65	11,61	15,77	—
	1899	14,47	13,70	12,31	13,62	17,98
	1900	15,01	14,52	12,77		18,08

Digitized by Google

	Jahr	Überhaupt	davon entfielen auf die			
			Mittelasiatische Bahn	Westsibirische Bahn	Mittelsibirische Bahn	Ussuri-Bahn
Bahnunterhaltung und Bewachung . Rbl.	1898	4 348 924	1 510 476	1 478 104	1 360 343	—
	1899	6 691 560	1 801 541	1 544 632	2 180 626	1 164 760
	1900	7 933 636	2 250 114	3 973 470		1 131 632
auf 1 Werst . . „	1898	1 122	1 067	1 111	1 204	—
	1899	1 174	874	1 162	1 208	1 615
	1900	1 159	956	1 268		1 394
in Prozenten der Gesamtausgabe . %	1898	27,69	32,98	22,79	29,34	—
	1899	28,89	32,75	32,00	29,17	32,—
	1900	26,65	30,27	24,84		32,—
Zugbeförderungs- und Betriebsmitteldienst . . . Rbl.	1898	6 838 839	1 741 442	3 331 680	1 765 717	
	1899	9 583 276	2 099 717	3 302 311	2 978 249	1 202 997
	1900	12 913 694	3 021 874	7 286 629		1 201 187
auf 1 Werst . . „	1898	1 764	1 231	2 503	1 563	—
	1899	1 681	1 619	2 485	1 650	1 662
	1900	1 886	1 284	2 325		1 479
in Prozenten der Gesamtausgabe . %	1898	43,58	38,02	51,38	38,09	—
	1899	41,15	38,10	40,16	39,84	33,—
	1900	43,37	40,65	45,67		34,01
Verkehrs- und Telegraphendienst Rbl.	1898	2 449 982	748 927	922 408	778 647	—
	1899	3 782 722	896 133	1 043 458	1 298 708	544 423
	1900	4 757 814	1 082 170	2 665 445		558 076
auf 1 Werst . . „	1898	632	529	693	689	—
	1899	664	435	785	720	735
	1900	695	460	850		667
in Prozenten der Gesamtausgabe . %	1898	15,59	16,35	14,22	16,80	—
	1899	15,58	16,30	15,33	17,37	15,19
	1900	14,97	14,56	16,72		15,81

Digitized by Google

	1898	1899	1900
Privatbahnverwaltung:			
Zentralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung:			
im ganzen . . . . . Rubel	13 473 634	15 205 791	15 280 631
auf 1 Werst . . . . . „	1 001	1 039	1 067
in Proz. der Gesamtausgabe . %	16,36	16,51	15,31
Bahnunterhaltung und Bewachung:			
im ganzen . . . . . Rubel	20 290 003	21 818 918	22 758 316
auf 1 Werst . . . . . „	1 507	1 491	1 589
in Proz. der Gesamtausgabe . %	24,61	23,69	22,80
Zugbeförderungs- und Betriebsmitteldienst:			
im ganzen . . . . . Rubel	31 159 622	35 657 834	41 594 723
auf 1 Werst . . . . . „	2 314	2 437	2 904
in Proz. der Gesamtausgabe . %	37,84	38,71	41,72
Verkehrs- und Telegraphendienst:			
im ganzen . . . . . Rubel	17 434 182	19 424 247	20 131 290
auf 1 Werst . . . . . „	1 295	1 328	1 406
in Proz. der Gesamtausgabe . %	21,16	21,09	20,17

Es betrugen somit die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung der Bahnen:

	1898	1899	1900
	Rubel		
überhaupt	273 306 637	305 653 577	352 186 573
für 1 Werst Bahnlänge	6 830	6 783	7 373
„ 100 Zugwerst	121	124	126
„ 1000 Achswerst	21,6	22,5	22,7
und getrennt nach Staats- und Privatbahnen:			
überhaupt . . . . Staatsbahnen:			
a) in Europa .	175 247 311	190 258 893	222 647 881
b) „ Asien .	15 700 884	23 287 894	29 773 732
Privatbahnen .	82 357 441	92 106 799	99 764 960

Digitized by Google

		1898	1899	1900
		Rubel		
für 1 Werst Bahnl.	Staatsbahnen:			
	a) in Europa	7 729	8 107	8 372
	b) „ Asien	4 051	4 085	4 345
	Privatbahnen	6 115	6 295	6 965
für 100 Zugwerst	Staatsbahnen:			
	a) in Europa	116	119	121
	b) „ Asien	152	152	144
	Privatbahnen	128	129	133
für 1000 Achswerst	Staatsbahnen:			
	a) in Europa	20,7	21,74	22,13
	b) „ Asien	28,7	30,44	28,06
	Privatbahnen	22,7	22,74	22,68

7. Unfälle.

Die Zahl der Eisenbahnunfälle, 1899 und 1900 einschließlich der asiatischen Bahnen, aber ausschließlich der Bahnen von örtlicher Bedeutung, bei denen Menschen verletzt oder getötet worden sind, hat im Jahre 1900 im ganzen 15 442 (gegen 14 087 in 1899 und 11 770 in 1898) betragen und zwar entfielen hiervon:

	1898	1899	1900
1. auf Entgleisungen	1 193	1 478	1 551
2. „ Zusammenstöße	566	783	1 040
3. „ andere Betriebsereignisse	2 160	2 598	3 180
4. „ Unglücksfälle beim Betrieb, ohne daß ein Eisenbahnunglück vorkam	3 242	3 751	4 045
5. „ Unglücksfälle außerhalb des Eisenbahnbetriebes	344	442	502
6. „ Unglücksfälle in den Werkstätten, Güterböden usw.	3 446	4 030	3 964
7. „ Unfälle auf dem Gelände der Eisenbahn, die keine direkte Beziehung zum Betrieb haben	822	1 005	1 107

Digitized by Google

Von der Gesamtzahl von Unglücksfällen entfielen 9 819 (gegen 8 610 in 1899 und 7 161 in 1898) auf Ereignisse, die unmittelbar mit dem Betrieb im Zusammenhang standen, während 5 623 (gegen 5 477 in 1899 und 4 612 in 1898) Fälle sich in den Werkstätten, auf den Güterböden usw. zutrugen.

Im einzelnen läßt sich zu den Unfällen anführen, daß von den Entgleisungen entfielen:

	1898	1899	1900
auf die freie Strecke	376	429	426
„ „ Stationen	817	1 049	1 125
darunter war die Veranlassung:			
falsche Stellung der Weichen	344	435	474
„ „ „ Drehscheibe	5	12	8
Bruch einer Schiene	10	32	32
„ „ Achse	145	128	95
„ eines Radreifens	82	64	63
ungenügende Herstellung und Unterhaltung des Oberbaues	55	71	85
ungenügende Herstellung und Unterhaltung des Bahnkörpers und der Kunstbauten	13	9	17
fehlerhafte Weichen und Herzstücke	55	36	31
und zwar entfielen von den Entgleisungen:			
a) auf Züge	701	789	854
b) „ einzelne Wagen u. Maschinen beim Verschieben	492	689	697
Hierbei ist ein Schaden entstanden an dem Eigentum:			
der Eisenbahnen . . . . . Rubel	336 891	614 533	566 551
von Privatpersonen . . . . . „	18 147	34 376	42 382

Zusammenstöße fanden statt	1898	1899	1900
auf freier Strecke	48	79	97
„ Bahnhöfen	518	704	943
darunter war die Veranlassung:			
falsche Anordnungen des Stationspersonals	59	41	69
falsche Stellung der Weichen	126	124	168

Digitized by Google

	1898	1899	1900
Nichtbeachten der gegebenen Signale .	59	97	95
nicht rechtzeitiges Bewegen des Zuges	12	22	29
Unvollkommenheit d. Signalvorrichtung	1	1	2
übermäßig schnelle Einfahrt in die Station	32	29	30
und zwar entfielen von den Zusammenstößen:			
a) auf Züge	349	500	544
b) „ einzelne Wagen und Maschinen beim Verschieben	217	383	496
Hierbei wurde ein Schaden verursacht an dem Eigentum:			
der Eisenbahnen . . . . . Rubel	497 471	606 041	862 160
von Privatpersonen . . . . . „	25 883	25 633	40 959

Andere Ereignisse, die mit dem Eisenbahnbetrieb im Zusammenhang stehen, fanden statt:

	1898	1899	1900
auf der freien Strecke	1 933	2 290	2 745
„ den Bahnhöfen	227	308	437
darunter war die Veranlassung:			
Überfahren einer Draisine	67	78	90
„ von Fuhrwerken	196	232	297
„ „ Rindvieh	518	661	566
Auffahren auf Gegenstände, die verbrecherischerweise auf die Schienen gelegt waren	67	88	66
Feuer im Zuge	88	94	142
Kesselexplosion	1	1	1
Achsbruch	181	126	131
Radreifenbruch	31	65	109
Zerreißen des Zuges	449	522	747
Hierbei wurde ein Schaden verursacht an dem Eigentum:			
der Eisenbahnen . . . . . Rubel	50 572	91 656	78 317
von Privatpersonen . . . . . „	11 571	47 303	13 833

Die sämtlichen 9 819 Unfälle, die in einem direkten Zusammenhang mit dem Betrieb standen, haben einen Schaden verursacht:

Digitized by Google

	1898	1899	1900
an dem Eigentum:			
der Eisenbahnen . . . . . Rubel	884 934	1 312 230	1 507 028
von Privatpersonen . . . . „	55 601	107 312	99 757

Über die Folgen der Unfälle kann noch das folgende berichtet werden:

	1891		1899		1900	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende wurden bei Bewegung der Züge	51	152	67	315	96	602
davon bei Entgleisungen . . .	26	17	2	53	10	106
„ „ Zusammenstößen . .	1	16	—	19	16	173
„ „ anderer Veranlassung	24	119	55	243	70	323
davon:						
ohne eigenes Verschulden . . .	27	40	10	87	26	288
infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	24	112	57	228	70	314
Es kamen auf:						
1 000 000 beförderte Reisende .	1,06	3,15	0,71	3,36	0,92	5,78
1 000 000 Personenwerst	0,0102	0,0304	0,006	0,030	0,0078	0,0493
1 000 000 Zugwerst	0,39	1,18	0,27	1,27	0,34	2,15
1 000 000 Personenzugwerst . .	1,11	3,31	0,75	3,54	0,93	5,87
Eisenbahnbeamte u. Arbeiter wurden.	221	496	388	1747	488	1905
davon bei Entgleisungen . . .	6	26	24	158	28	153
„ „ Zusammenstößen . .	7	25	19	224	29	291
„ beim Rangieren	70	248	91	705	134	672
„ bei anderer Veranlassung	138	197	254	660	297	789
davon:						
ohne eigenes Verschulden. . .	18	78	50	455	71	541
infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	203	418	338	1292	417	1364
Es kommen verunglückte Eisenbahnbeamte und Arbeiter:						
auf 1 000 000 Zugwerst	1,71	3,84	1,57	7,08	1,74	6,81
„ 1 000 000 Lokomotivwerst . .	1,34	3,03	1,23	5,57	1,33	5,18
Unter den verunglückten Bediensteten befanden sich:						
Lokomotivführer, Gehülfen derselben und Heizer	4	46	34	260	30	286

Digitized by Google

	1891		1899		1900	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Zugführer und Schaffner . . .	42	104	55	350	71	396
Weichensteller	19	55	30	167	39	159
beim Rangieren beschäftigte Personen (Zugsteller und Wagenschieber)	17	50	21	300	37	298
Bahnwärter	45	30	95	122	119	151
sonstige Bedienstete	94	211	153	548	192	616
Privatpersonen	363	333	789	1 155	863	1 179
davon:						
ohne eigenes Verschulden . .	6	20	20	45	26	48
durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit	357	313	769	1 110	837	1 131
Auf 1 000 000 Zugwerst kommen verunglückte sonstige Personen	2,80	2,58	3,20	4,68	3,08	4,51
Unter den verunglückten sonstigen Personen befanden sich Selbstmörder und solche, die Selbstmord versuchten	89	18	141	35	139	29

Es ergibt eine Gegenüberstellung der mit Reisenden in den letzten 10 Jahren vorgekommenen Unfälle das Folgende:

Jahr	es wurden		auf 1 000 000 Reisende kamen		auf 1 000 000 von Reisenden zurückgelegte Personenwerst kamen Reisende	
	getötet	verletzt	getötete	verletzte	getötete	verletzte
1891	51	152	1,06	3,15	0,010	0,030
1892	42	130	0,85	2,64	0,008	0,025
1893	37	137	0,72	2,66	0,007	0,026
1894	43	149	0,77	2,68	0,007	0,026
1895	40	181	0,66	2,97	0,006	0,027
1896	62	362	0,90	5,30	0,008	0,046
1897	126	471	1,69	6,31	0,014	0,054
1898	84	341	0,99	3,93	0,009	0,035
1899	67	315	0,71	3,36	0,006	0,029
1900	96	602	0,92	5,78	0,008	0,049

Digitized by Google

8. Beamte und Arbeiter.

	Beamte und ständige Arbeiter (von 1898 einschl. asiatische Bahnen)					
	Zahl			an Gehalt, Nebenbezügen und Lohn gezahlter Betrag Rubel (= 2,16 ℳ)		
	1891	1899	1900	1891	1899	1900
Zentralverwaltung . .	3 531	10 119	11 219	4 343 516	8 778 788	10 053 668
Örtliche allgemeine Verwaltung . . .	11 614	20 439	22 301	8 808 211	12 066 799	13 560 848
zusammen . . .	15 145	30 558	33 520	13 151 727	20 845 587	23 614 516
Bahnunterhaltungs- u. Bewachungsdienst .	73 044	106 091	116 663	13 738 175	21 574 845	24 274 883
Telegraphendienst . . Verkehrsdienst . . .	71 880	122 673	151 335	25 845 571	44 418 130	54 872 761
Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst .	28 549	53 188	58 896	16 874 116	30 975 712	34 288 397
im ganzen . . .	188 618	312 500	360 414	69 609 589	118 214 214	137 050 557
auf 1 Werst . .	6,62	7,12	7,19	2 435	2 617	2 730

	Tagearbeiter (von 1898 einschl. asiatische Bahnen)					
	Zahl			an Lohn gezahlter Betrag Rubel		
	1891	1899	1900	1891	1899	1900
Zentralverwaltung . .	6	25	46	2 215	6 201	9 571
Örtliche allgemeine Verwaltung. . . .	1 581	2 883	3 254	243 914	436 680	619 401
zusammen . . .	1 587	2 908	3 300	246 129	442 881	628 972
Bahnunterhaltungs- u. Bewachungsdienst .	30 528	72 284	92 479	4 854 293	11 861 195	15 996 676
Telegraphendienst . . Verkehrsdienst . . .	5 012	9 490	13 131	1 114 829	1 794 481	3 240 437
Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst .	42 434	92 233	102 965	12 977 062	28 141 807	31 787 278
im ganzen . . .	79 561	176 905	211 875	19 192 313	42 240 364	51 653 363
auf 1 Werst . .	2,64	4,04	4,41	656	965	1 075

Digitized by Google

	Zusammen Beamte und Arbeiter					
	Zahl			gezahlter Betrag Rubel		
	1891	1899	1900	1891	1899	1900
Zentralverwaltung . .	3 557	10 144	11 265	4 345 731	8 784 989	10 063 259
Örtliche allgemeine Verwaltung . . .	13 195	23 322	25 555	9 052 125	12 503 479	14 180 249
zusammen . . .	16 752	33 466	36 820	13 397 856	21 288 468	24 243 488
Bahnunterhaltungs- u. Bewachungsdienst .	103 572	178 375	209 142	18 592 468	33 436 040	40 271 559
Telegraphendienst . .	76 892	132 163	164 466	26 960 400	46 212 611	58 113 198
Verkehrsdienst . . .						
Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst .	70 983	145 421	161 862	29 851 178	59 117 519	66 075 675
im ganzen . . .	268 199	489 425	572 290	88 801 902	160 054 638	188 703 990
auf 1 Werst . .	9,31	11,17	11,60	3 058	3 582	3 804

	1897	1898	1899	1900
a) Staatsbahnverwaltung in Europa:				
Beamte und ständige Arbeiter .	175 629	182 600	191 525	211 734
deren Gehalt nebst Nebenbezügen und Lohn . . Rubel	65 001 500	69 282 250	72 923 556	81 239 888
Tagearbeiter	101 951	104 175	111 984	128 020
Lohn . . . . . Rubel	24 682 280	26 334 169	27 254 877	31 739 849
Anzahl der Personen:				
im ganzen	277 580	286 775	303 509	339 754
auf 1 Werst	11,69	12,64	12,93	12,77
Betrag der Gehälter und Löhne:				
im ganzen . . . . . Rubel	89 683 781	95 616 421	100 178 433	112 979 747
auf 1 Werst . . . . . „	3 777	4 217	4 269	4 246

Digitized by Google

	1898	1899	1900
b) Staatsbahnverwaltung in Asien:			
Beamte und ständige Arbeiter	15 512	23 073	31 171
deren Gehalt nebst Nebenbezügen und Lohn . . . Rubel	6 861 529	9 954 816	12 288 387
Tagearbeiter	9 132	12 450	19 148
Lohn . . . Rubel	2 433 998	3 305 700	5 054 499
Anzahl der Personen:			
im ganzen	24 644	35 523	50 319
auf 1 Werst	6,36	6,23	7,32
Betrag der Gehälter und Löhne:			
im ganzen . . . Rubel	9 295 527	13 260 517	18 282 886
auf 1 Werst „	2 398	2 326	2 566

	1897	1898	1899	1900
Privatbahnverwaltung (ausschl. der Bahnen von örtlicher Bedeutung):				
Beamte und ständige Arbeiter	84 699	90 688	97 673	100 904
deren Gehalt nebst Nebenbezügen und Lohn . . Rubel	30 098 061	32 739 975	35 346 138	36 633 984
Tagearbeiter	51 873	54 644	52 580	63 391
Lohn . . . Rubel	11 150 192	12 330 301	11 700 512	14 538 192
Anzahl der Personen:				
im ganzen	136 572	145 332	150 253	164 295
auf 1 Werst	11,57	10,79	10,27	11,47
Betrag der Gehälter und Löhne:				
im ganzen . . . Rubel	41 248 253	45 070 276	47 046 650	51 172 177
auf 1 Werst „	3 494	3 347	3 215	3 573

Dr. Mertens.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen von Uruguay

in den Jahren 1896/97, 1897/98 und 1898/99.

Von Regierungsrat a. D. G. Kemmann.

Mit einer Karte.

Auch über die Eisenbahnen der Republik Uruguay — bekanntlich durchweg Privatbahnen — gibt es jetzt eine amtliche Statistik. Deren durchweg magere Geschäftsberichte bildeten vordem das wichtigste Informationsmaterial in Eisenbahndingen; im statistischen Jahrbuch der Republik waren nur noch dürftigere summarische Angaben über die Bahnen zu finden. Nur ein einziger Versuch ist vor 1896 gemacht worden über die Eisenbahnen im Zusammenhang zu berichten. Dieser rührt von dem uruguayschen Ingenieur Juan I. Castro her, der in der umfangreichen Denkschrift über die südamerikanischen Bahnen, die er für die Chikagoer Weltausstellung ausgearbeitet hat, sich auch etwas ausführlicher über die Verhältnisse der uruguayschen Bahnen, insbesondere über deren Ergebnis im Jahre 1892 ausläßt. Das wesentliche darüber habe ich im Jahrgang 1895 des Archivs S. 520 ff. wiedergegeben und sei hierauf verwiesen. Der angedeutete Mangel einer ordnungsmäßigen Statistik beweist natürlich nicht, daß man sich nicht schon lange über die Notwendigkeit einer genauen statistischen Kenntnis der Bahnen klar gewesen wäre. Diese war nötig, weil die meisten Bahnen sich im Genuß einer Staatsgarantie befinden. Hieraus erwächst dem Staat das Recht und die Pflicht, sich über die Wirtschaftlichkeit der Bahnen Rechenschaft abzulegen, und dies hat wieder eine angemessene Art der Überwachung zur Voraussetzung. Zu deren Ausübung ist denn auch bereits im Jahre 1892 das sogenannte Bahnüberwachungsamt (Oficina de Control de Ferrocarriles) eingesetzt worden, über dessen Tätigkeit aber wenig verlautete. Schwierigkeiten, insbesondere die Unmöglichkeit, die garantierten und nichtgarantierten Bahnen in wünschenswerter Weise einheitlich zu behandeln, führten sodann im Jahre 1898 zu dem Erlaß eines „Reglements betr. das Überwachungsverfahren der Bahnen".

Erst auf Grund dieses Reglements konnte der Direktor des Überwachungsamts, Augusto Madalena, an eine statistische Behandlung der Bahnen gehen, die auch höhere Ansprüche befriedigt. Die ersten Früchte der Arbeit sind in einem Bande niedergelegt, der die Rechnungsjahre

Digitized by Google

1896/97, 1897/98 und 1898/99 zusammenfaßt. Aber man wird billigerweise nicht erwarten, daß dieses Erstlingswerk nun auch den weitgehendsten Ansprüchen gerecht zu werden beabsichtigte oder vermöchte. Dieselben Schwierigkeiten, die ich so häufig in meinen Berichten über die argentinischen Bahnen im Archiv hervorgehoben habe, erschwerten auch hier die Arbeit. Madalena nennt sie bescheidentlich einen Versuch; in Wahrheit ist aber doch dieser Versuch, wie die in Montevideo erscheinende Zeitung La Nacion[1]) sagt, „glücklich und von höchster Nützlichkeit zugleich," wie man sich durch bloße Einsichtnahme des Werkes sofort überzeugen könne. Ja, die Arbeit ist, wie die Zeitung glaubt hinzufügen zu sollen, „in Anbetracht der Fülle von Angaben und der Art, wie sie zusammengestellt und geordnet sind, eine unerschöpfliche Quelle eingehender und zuverlässiger Information über die Verhältnisse der Bahnen".

Was die Form der statistischen Darstellung betrifft, so hat das von mir früher eingehend gewürdigte argentinische Beispiel offenbar zum Vorbild gedient. Uruguay folgt seinem Nachbarlande, indem es dessen Methoden so getreulich sich zu eigen macht, daß man in der ganzen Anordnung des Stoffes, der Reihenfolge der tabellarischen Darstellungen, ja der Wahl ihrer Überschriften dieselbe Hand zu erkennen vermeint, die die argentinische Statistik so vervollkommnet hat, ein Beispiel verständiger Nachfolge, wie man es bei der so ehrgeizigen Art der südamerikanischen Republiken sonst nicht gerade häufig wahrnimmt.

Wir wissen aus dem Jahrgang 1895 des Archivs, daß die sämtlichen Bahnen Uruguays in englischen Händen sind. Wenn auch zum großen Teil im Genuß einer Staatsgarantie, läßt doch die Wirtschaftlichkeit aller Bahnen, der garantierten wie der ungarantierten, durchaus zu wünschen übrig, mit alleiniger Ausnahme der Zentralbahn, deren Hauptlinien auch ohne die Garantie bestehen können. Der von Madalena erstattete statistische Bericht bestätigt dies in unzweideutiger Weise. Es ist ein sehr mäßiger Akkord zu der volltönenden Huldigung, die Castro seinem Vaterlande in der Chikagoer Denkschrift glaubte darbringen zu sollen, die darin gipfelte, „daß das uruguaysche Land vermöge seiner Vorzüge, die ihm verliehen sind durch seine geographische Lage, seine natürlichen Häfen, sein gemäßigtes Klima, seinen fruchtbaren Boden, seine rastlos fortschreitende Entwicklung, den Arbeits- und Schaffensdrang seiner Bewohner usw., eine der ersten Stellen unter den Völkern des Kontinents einnehme".

Hierzu habe ich schon im Jahrgang 1895 des Archivs einige Bemerkungen gemacht. Und in der Tat, wenn schon die damals mitgeteilten

[1]) Nummer vom 9. Mai 1901.

Digitized by Google

Angaben mit der Hymne Castros schlecht im Einklang waren, so erscheint auch die Entwicklung der Bahnen in der Madalenaschen Berichtsperiode noch in keinem besseren Lichte. Sie hatte unter den Nachwehen des letzten Bürgerkrieges — und Bürgerkriege gibt's ja in diesen Republiken immer — stark zu leiden. Und wenn es schon vorwärts geht, so müssen doch, wie der Berichterstatter sagt, zwei Stadien überwunden werden. Erst gilt es, die Krankheit zu heilen, und dann muß für eine Kräftigung gesorgt werden, ehe die Entwicklung normal weiter geht. „Man kann nicht erwarten, daß schon in einem Jahre, nachdem erst im September der Friede zurückgekehrt war, die Verhältnisse auf ihrem natürlichen Stande wieder angelangt sein könnten.“ Die nachstehende Tabelle, deren Angaben amtlichen Berichten entnommen sind, beleuchtet diese Betrachtungen, indem sie den Gesamtzustand der Bahnen Uruguays im Vergleich mit den wichtigsten Ländern Südamerikas um die Zeit der Madalenaschen Berichterstattung zur Anschauung bringt:

	2	3	4	5	6	7	8	9
	Jahre, auf die sich die Angaben beziehen	Länge der Bahnen			Angelegtes Kapital	Gesamteinnahmen		
		zusammen	auf 100 qkm Oberfläche	auf 1000 Einwohner	auf das Bahnkm		in % des Kapitals	in % der Ausgaben
		km			Pesos		%	
Uruguay . .	96—97	[1]) 1 605	0,86	1,90	31 420	1 286	4,1	152
	97—98			1,91	31 451	1 431	4,5	164
	98—99			1,86	31 515	1 497	4,7	162
Argentinien	1896	14 462	0,50	3,54	33 486	2 190	6,5	194
Brasilien . .	92—94	13 018	0,16	0,80	34 204	2 993	8,7	135
Chile	1894	[2]) 2 869	0,38	0,84	[3]) 58 387	[3]) 2 591	4,4	109

Die einzelnen Bahnen.

Wie aus dem Archiv von 1895 bekannt, ist Uruguay das einzige südamerikanische Land, dessen Gesetze den Ausbau des Eisenbahnnetzes nach einem bestimmten Gesamtplan ins Auge fassen. Das Gesetz vom 27. August 1884 nebst Nachtrag vom November 1888 regeln die Anlage dieses Netzes, dessen Linien vor allem günstige Verbindungen mit den

[1]) Im Bau und Betrieb befindliche Westbahnen nicht einbegriffen.
[2]) Einschließlich 1 104 km Staatsbahnen.

Digitized by Google

Nachbarländern ermöglichen sollten. Das Netz umfaßt vier von Montevideo aus nach Norden, Nordosten, Osten und Westen strahlenförmig ins Land gehende Hauptadern und zwar

1. eine Zentrallinie von Montevideo nach Rivera,
2. „ Nordostlinie „ „ „ Artigas,
3. „ Ostlinie „ „ „ dem Hafen des Cebollatiflusses an der Lagune Merim,
4. „ Westlinie nach Fray Bentos.

Dieses Netz war zur Zeit der Berichterstattung Madalenas keineswegs voll ausgebaut und ist es auch heute nicht. Dagegen sind verschiedene Anschlußlinien zur Ausführung gekommen, die in den Gesetzen nicht benannt waren. Die Statistik ergibt, daß Ende 1898/99 im Betrieb waren (zu vgl. die zugehörige Karte):

a) Die Zentralbahn von Montevideo über Piedras, Progreso, Cane-

10	11	12	13	14	15	16	17
Gesamtausgaben			Gewinn			Personen-	Güter-
auf das Bahnkm	in % des Kapitals	in % der Einnahmen	auf das Bahnkm	in % des Kapitals	in % der Einnahmen	beförderung auf das Bahnkm	
Pesos	%		Pesos	%		Zahl	t
849	2,7	66	437	1,5	34	596	290
871	2,8	61	560	1,8	39	596	331
926	2,9	62	571	1,9	38	618	362
1 127	3,4	52	1 063	3,1	48	1 193	754
2 212	6,5	74	781	2,3	26	—	—
[3]) 2 367	4,0	92	[3]) 224	1,5	8	[4]) 4 424	[4]) 1 597

lones, 25 de Agosto, Florida, Durazno, Yi, Molles, Rio Negro al Sud nach Rio Negro al Norte (Paso de los Toros). Diese durchgehende Linie hat eine Ausdehnung von rd. 273 km. Dazu kommen Abzweigungen von Juan Chazo nach San José mit 32,5 km (frühere Higueritas-Bahn), von Montevideo nach Treinta y Tres mit 16 km und von Montevideo nach Pando mit 36 km (alte Linie). Dies ergibt für die Stammbahn im ganzen 357,62 km. An diese ist angegliedert zunächst die Nordostseitenlinie Pando—Minas—

[3]) Nur die Staatsbahnen umfassend.
[4]) Nur das Zentralbahnnetz umfassend.

Digitized by Google

Tapia—Montes—Solis—Minas (88,32 km). Sie hat ferner zwei wichtige Erweiterungen: die Norderweiterung, die von Rio Negro al Norte über Achar—Piedra Sola (General Netto)—San Fructuoso—Tranqueras nach Rivera führt und 293,33 km Länge hat, sowie die Osterweiterung von Toledo über San Ramon-Reboledo, Mansavillagra nach Nico Perez mit 206,20 km Länge.

b) Die Mittellandbahn, die von Rio Negro (Paso de los Toros über Merinos, Paysandú nach Salto geht und 317,01 km lang ist.

c) Die Nordwestbahn. Sie führt in einer Länge von 177,76 km von Salto über Itabepí—Palomas—Arapey—Santa Ana—Jacuy—Isla de Cabellos—Zanja Honda nach Santa Rosa. Nicht eingeschlossen ist hier der Zweig nach dem Cuareim (1 043 m), auf den Garantie gewährt wird, sobald die Brücke über den Fluß, der die Verbindung mit Brasilien herstellt, fertig sein wird.

d) Die Nordbahn. Sie verbindet in einer Ausdehnung von 114,16 km Isla de Cabellos (anschließend an die Nordwestbahn) über Cuaro mit San Eugenio.

e) Die Ostbahn, die Verbindungslinie zwischen Olmos an dem Nordostzweig der Zentralbahn und La Sierra. Ihre Ausdehnung beträgt 50,42 km.

Die Hauptlinie der Zentralbahn ist 1866 genehmigt, die erste Teilstrecke 1869 eröffnet worden. Die Genehmigung der Nordwestbahn erfolgte 1868, die Eröffnung der ersten Strecke 1874. Die Mittellandbahn ist 1884 konzessioniert, 1889/90 eröffnet. Die Nordbahn wurde genehmigt 1885, eröffnet 1890/91, die Ostbahn endlich ist 1884 genehmigt, 1895 eröffnet.

Die Linien zu a) bis e) machen ein Netz von insgesamt 1 605 km aus. Daneben gibt es lediglich noch einige Kleinbahnen, die die Statistik nicht behandelt. Zu letzteren gehört z. B. die Verlängerung der Trambahn und Nordbahn von Montevideo nach der Barra von Santa Lucia. Von den Vollbahnen sind 1 150 km mit Staatsgarantie ausgestattet. Die folgende Zusammenstellung (S. 1131) gibt über die im Betrieb befindlichen Bahnen eine Gesamtübersicht, in der die mit Staatsgarantie ausgestatteten Linien besonders kenntlich gemacht sind.

Außer diesen im Betrieb befindlichen Bahnen waren zur Ausführung zugelassen die folgenden Linien:

f) Die Westbahn, die in 343,53 km Länge von San José über Mercedes (Mal Abrigo), Sauce, Rosario nach Colonia führt und 1896 genehmigt wurde. 105,18 km wurden am 1. Januar 1901 für Vieh- und Güterverkehr bis Rosario in Betrieb gesetzt. Im Januar 1901 ist die

Digitized by Google

(Zu Seite 1130 gehörig.)	Garantierte Strecken km	nicht garantierte Strecken km	zusammen km
a) Zentralbahn:			
Stammlinie	—	357,62	357,62
Norderweiterung	293,33	—	293,33
Osterweiterung	206,20	—	206,20
Nordostseitenlinie (Pando-Minas)	88,32	—	88,32
b) Mittellandbahn . . .	317,04	—	317,04
c) Nordwestbahn	80,26	97,50	177,76
d) Nordbahn	114,16	—	114,16
e) Ostbahn	50,42	—	50,42
zusammen . .	1 149,73	455,12	1 604,85

Bahn bis Colonia und Anfang 1902 bis Mercedes (225 km), eröffnet worden. Durch Vertrag vom 25. August 1899 hat die Zentralbahn den Bau und Betrieb dieser Bahn übernommen, die ihrem Netz als „Westerweiterung der Zentralbahn" einverleibt wurde.

g) Die innere Bahn (Konzession Castro, Petit & Co.), eine Querlinie, die vom Hafen La Colonia (gegenüber Buenos Aires) ausgehend, die Republik in nordöstlicher Richtung durchziehen und über Yi nach Punta de Yi oder Cerro Chato und von hier mitten zwischen Artigas und Rivera der brasilianischen Grenze am San Luis-Bach zusteuern sollte. Diese Linie, welche die von Montevideo ausgehenden Bahnen mit einander verbinden sollte, hat 617,72 km Länge. Sie wurde 1889 genehmigt; ob sie aber noch ausgeführt werden wird, ist zweifelhaft. Ihr Bau ist auch nicht so dringlich, wie der der östlichen und nordöstlichen Radialbahnen.

h) Die Nordostbahn, d. i. die Verlängerung der Osterweiterung der Zentralbahn von Nico Perez (206,2 km) nach Artigas an der brasilianischen Grenze über Melo mit einer Abzweigung nach Treinta y Tres. Die Bahn hat 350 km Gesamtlänge. Die 1884 erteilte Konzession gilt als verfallen, da die Bahn innerhalb der gesetzten Baufrist nicht vollendet worden ist.

i) Eine Ausdehnung der Ostbahn, genehmigt 1885, von La Sierra in km 58,42 über San Carlos, Rocha, Chuy nach Cebollati mit einer Abzweigung nach Maldonado und Punta del Este, zusammen 351,48 km. Im Jahre 1885 genehmigt, ist die Konzession wegen Nichteinhaltung der Baufrist verfallen.

Digitized by Google

Die letztgenannten beiden Bahnen sind die einzigen, die zur Verbindung der Hauptstadt mit den vier Hauptpunkten des Landes noch fehlen. Madalena glaubt, daß ernstliche Bestrebungen dazu führen werden, diese Verkehrsadern noch herzustellen, deren Wichtigkeit die Regierung immer betont hat und die gegebenenfalls unter Einbeziehung von Dampferverbindungen den Weg zur Küste eröffnen. In betreff Nico Perez–Artigas bemerkt der Berichterstatter, daß die Arbeiten zur Beendigung dieser Linie nicht mehr unvorbereitet seien.

Während alle bisher erwähnten Linien mit der Vollspur ausgerüstet sind oder werden sollen, gibt es noch einige Genehmigungen für Linien, die rein örtlichen Interessen dienen, daher für Schmalspur in Aussicht genommen sind. Diese sind:

k) Die Trinidadbahn, die in 100 km Länge von Kilometer 101 der Zentralbahn bis Trinidad führen soll; die Spur ist 0,75 m. Sie wurde 1899 genehmigt, aber die Vorarbeiten sind noch nicht vorgelegt.

l) Die Algorta-Bahn, deren Spur zwischen 0,75 und 1,435 m gewählt werden darf. Sie ist im Jahre 1889 genehmigt und die Vorarbeiten waren erheblich vorgeschritten. Sie führt von Algorta einerseits nach Puerto de Independencia mit Abzweigungen nach Nuevo Berlin und der Liebigschen Fabrik daselbst, andererseits nach Mercedes. Länge 190 km.

Die folgende Zusammenstellung enthält die sämtlichen bisher angeführten Linien, bezogen auf Ende 1898/99.

	Vollspurlinien			Schmalspurlinien
	im Betrieb km	im Bau km	zu bauen km	zu bauen km
a) Zentralbahn	945,47	—	—	—
b) Mittellandbahn	317,04	—	—	—
c) Nordwestbahn	177,76	—	—	—
d) Nordbahn	114,16	—	—	—
e) Ostbahn	50,42	—	—	—
f) Westbahn	—	343,53	—	—
g) Inneruruguaysche Bahn	—	—	617,72	—
h) Osterweiterung d. Zentralbahn Nico Perez–Artigas	—	—	350,00	—
i) Ostbahnerweiterung La Sierra–Ceballati	—	—	351,48	—
k) Trinidadbahn	—	—	—	100
l) Algortabahn	—	—	—	190
zusammen	1 604,85	343,53	1 319,20	290
	1 948,38		1 609,20	
	3 557,58			

Digitized by Google

Es standen also Ende 1898/99 einem Netz von vollbetriebenen Linien in einer Länge von 1 604,85 km gegenüber 343,53 + 1 609,20 = 1 952,73 km konzessionirte Linien, die der Fertigstellung noch harrten. Von der Gesamtheit aller vorstehend aufgeführten Linien waren also rund 45 % im Betrieb. Dies würde, wie Madalena ausführt, „auf unsere Fortschritte im Eisenbahnwesen ein recht klägliches Licht werfen, wenn man nicht verschiedene Umstände in Betracht zu ziehen hätte, die den Eindruck mildern". Zählt man die Westbahn, was gewisse Berechtigung hat, in voller Länge dem Bestande fertiger Bahnen zu, so erhält man ein Aktiv von 1 948,38 km, gegenüber einem Rückstand an genehmigten Bahnen von 1 609,20 km. Will man aber nur die Linien des allgemeinen Netzes, wie es durch die Gesetze von 1884/88 umschrieben war, zugrunde legen, so vermindert sich der Rückstand auf 701,48 km (Linien Nico Perez—Artigas und La Sierra—Cebollati).

Staatsgarantien.

Über die vom Staate den Bahnen erteilten Zinsgarantien — zu vergleichen die Zusammenstellung auf S. 1135 – ist folgendes von Interesse.

Durch das Gesetz vom 27. August 1884 war der Zinsfuß für die gewährten Garantien auf 7 % für ein festes Anlagekapital von 5 000 £ engl. = 23 500 $ Gold auf das Kilometer festgesetzt. Durch Übereinkommen vom 26. August 1891 trat eine Änderung dahin ein, daß die garantierten Bahnen — dieselben, welche auch heute noch im Garantiegenuß sind — nur 3½ % unter den folgenden Bedingungen erhalten, wobei rechnungsmäßig davon ausgegangen ist, daß die Bahnen gegen Empfang der Garantie die Reinüberschüsse dem Staat zu überweisen hätten.

a) Wenn das Erträgnis nicht größer ist als 1½ % auf 5000 £ bahnkilometrisches Kapital, so erhalten die Gesellschaften den erwirtschafteten Betrag zurück, ohne daß auf die Garantie ein Abzug gemacht wird.

b) Wird mehr erwirtschaftet als 1½ %, so wird das, was über 1½ % hinausgeht, bis zur Höhe von 3½ %, d. h. der Teil des Erträgnisses zwischen 1½ % und 5 % zur Verminderung der garantierten Zinsen verwendet.

c) Überschreitet das Erträgnis 5 %, so wird der Überschuß über 5 % bis 6 % den Gesellschaften belassen.

d) Die früher empfangenen Beträge und die, welche die Gesellschaften auf Grund der Garantien noch weiterhin erhalten, werden dem

Digitized by Google

Staate vollständig zurückgezahlt aus dem, was über 6 % erwirtschaftet wird, berechnet auf 5 000 £ Anlagekapital für das Kilometer Bahn.

Im Einklang mit den Garantiebestimmungen trifft das Gesetz auch Vorkehrungen über die Vorlage und die Aufstellung der Rechnungen; die einschlägigen Bestimmungen sind durch Gesetz vom 7. Oktober 1891 genauer festgestellt.

Seit dem 8. Oktober 1891 sind dem Staat auf die Garantien Rückeinnahmen nur von der Norderweiterung und der Osterweiterung der Zentralbahn gutgebracht worden. Die Gutschriften der genannten Linien betrugen in den hier zur Erörterung stehenden drei Berichtsjahren:

	1896/97 $	1897/98 $	1898/99 $
Norderweiterung . .	10 703,90	18 337,56	30 539,33
Osterweiterung . .	30 819,91	72 975,19	97 699,13
zusammen . .	41 523,81	91 312,75	128 238,46

Bei der Norderweiterung haben die Einnahmen aus dem Betrieb keine 1½ % gebracht, aber man knüpft an die Linie gute Hoffnungen. Hier ist von Wichtigkeit die Anlage eines Hafens zu Santa Ana de Livramento im Verkehr mit Brasilien, die sehr lange erörtert worden ist. Am 1. Oktober 1900 wurde ein hierauf bezügliches Gesetz erlassen. Hierdurch wurden der Zentralbahn und ihrer Norderweiterung sowie auch für den Hafen von Montevideo bessere wirtschaftliche Aussichten eröffnet, weil damit ein großer Teil des Staates Rio Grande erschlossen wird. Die Zukunft dieser Linie erscheint Madalena daher gesichert und er nimmt an, daß dem Staat späterhin ein großer Teil der Garantiesumme (241 260 $) erspart bleibt.

Im übrigen sind den Bahnen die Garantiesummen voll und pünktlich vom Staate ausgezahlt worden. Es mußten an sie abgeführt werden im Jahre 1896/97 rund 95½ %, in den beiden folgenden Jahren rund 90 und 86 % der insgesamt bedungenen Garantien. Die Gewährleistungen laufen noch durchschnittlich bis 1930.

Die folgende Zusammenstellung gibt über die Garantieverhältnisse noch näheren Aufschluß.

Digitized by Google

Bahn	Garantierte Länge km	Garantiertes Kapital Pesos-Gold	Zinsfuß und Dauer der Garantie %	auf Jahre	Betrag der Garantien Pesos-Gold	Von dem Betrage der Garantien brauchten staatsseitig nicht aufgebracht zu werden Pesos-Gold
Zentralbahn . .	587,85	13 814 287	3½	40	483 500	128 238
Nordwestbahn .	80,26	1 886 040	3½	40	66 011	—
Mittellandbahn .	317,04	7 450 348	3½	40	260 762	—
Nordbahn . . .	114,16	2 682 649	3½	40	93 893	—
Ostbahn . . .	50,42	1 184 836	—	40	41 469	—
zusammen oder im Mittel:						
1898/99	1 149,73	27 018 160	3½	40	945 635	128 238
1897/98	1 149,73	27 018 160	3½	40	945 635	91 313
1896/97	1 149,73	27 018 160	3½	40	945 635	41 524

Wirtschaftsergebnis.

Die wirtschaftliche Lage der Bahnen ist, wie schon im Archiv 1895 berichtet, sehr ungleich. Verschiedene Bahnen leiden an ständiger Unterbilanz, so die Nord- und Ostbahn. Erstere ist als eine Art Lokalbahn oder Zufuhrbahn angewiesen auf den Saladero Neu Cuareim in der Ortschaft San Juan Bautista in Brasilien, letztere kann wegen der geringen Ausdehnung von nur 50 km bis zur Station La Sierra zu einer Bedeutung nicht kommen. Die Verluste dieser Bahnen in den drei Jahren 1896/97 bis 1898/99 betrugen zusammen 43 527, 32 106 und 15 116 $. Die Nordwest- und Mittellandbahn hatten im letzten Berichtsjahr ebenfalls Fehlbeträge von 3 426 und 11 691 $. Bei ersterer, obwohl sie günstig liegt, und aus dem Verkehr mit Brasilien Nutzen zieht, deckten die Einnahmen kaum die Kosten, da die beständigen Ausbesserungen und Erneuerungen des außerordentlich schlecht gebauten Unternehmens zu großen Aufwendungen zwangen. Auf das Kilometer wurden an Bahnunterhaltung ausgegeben in den drei Jahren 243,6, 190 und 316 $ gegen 150 $ bei der Mittellandbahn. 17,2 km der Nordwestbahn erhielten in der Berichtszeit Stahlschienen und 22 500 Schwellen wurden ausgewechselt. Die Mittellandbahn hat niedrige Ausgaben, da sie in besserer Verfassung ist. Aber

Digitized by Google

ihre Linienführung ist recht ungünstig; sie weicht vom 1884er Gesetz ab. Die Bahn leidet unter dem Wettbewerb der Uruguayschiffahrt, die ihr den Tarif ruiniert. Diese vier Linien machen aber nur ein Drittel des ganzen Netzes aus; die anderen zwei Drittel bilden ein von Montevideo aus nach vier Richtungen ausgehendes Ganzes, die Zentralbahn. Die Ergebnisse dieses jetzt auch in der Rechnungsführung völlig einheitlichen Unternehmens stellten sich in den drei Berichtsjahren, bezogen auf das erste als Einheit, wie folgt:

	1896/97	1897/98	1898/99
Einnahme	1	1,12	1,17
Ausgabe	1	1,04	1,09
Gewinn	1	1,22	1,29
Durchfahrene Strecken . .	1	1,03	1,09
Personenzahl	1	1,01	1,04
Gütertonnen	1	1,11	1,21

Zu bemerken ist hierbei, daß es sich nicht um einen normalen Aufschwung, sondern lediglich um die Rückkehr zu normalen Verhältnissen handelt.

Dies ist im allgemeinen vorauszuschicken.

1	2	3	4
(Zu Seite 1137 gehörig.)	Zahl der Lokomotiven	Es wurden gefahren Lokomotivkm	Befördertes Nutzgewicht in tkm
Zentralbahn	70	1 165 202	64 118 475
Nordwestbahn	13	143 294	5 623 881
Mittellandbahn	10	181 959	8 955 213
Nordbahn	3	39 730	1 400 959
Ostbahn	2	36 966	515 634
zusammen 1898/99	98	1 567 151	80 614 162
1897/98	—	1 496 597	75 448 300
1896/97	—	1 474 183	63 905 312

Digitized by Google

Zu den Einzelheiten der Statistik übergehend, ist zunächst über den Stand der Betriebsmittel zu bemerken, daß im letzten der drei Betriebsjahre bei den sämtlichen Bahnen 97 Lokomotiven, oder 0,06 auf das Bahnkilometer vorhanden waren. Davon dienten 4 dem Personenverkehr, 76 dem gemischten und 5 dem Güterverkehr, die übrigen 12 waren Verschublokomotiven. Die Statistik enthält Angaben über die wichtigsten Einzelheiten aller Maschinengattungen. Die Zahl der Personenwagen belief sich auf 124 mit 368 Achsen, 4 811 Sitzplätzen, 74 Betten und 1 494 t totem Gewicht. Auf das Bahnkilometer entfielen 0,077 Personenwagen. Die Zahl der Güterwagen belief sich auf 1 672 mit 4 380 Achsen, 11 563 t totem Gewicht und 18 347 t Ladefähigkeit. Auf das Bahnkilometer entfielen 1,042 Güterwagen. Ferner waren 64 Packwagen vorhanden. Die Betriebsmittel stammen fast ausnahmslos aus England oder Schottland; einzelne sind in den Vereinigten Staaten oder im Lande selbst — in Salto — hergestellt.

Die folgende Zusammenstellung (S. 1136/37) gibt einigen Aufschluß über die Leistungen der Betriebsmittel. Die Angaben sind lückenhaft; Achskilometer sind erst, aber auch nur teilweise, für das letzte Berichtsjahr aufgezeichnet; sonst sind, aber auch nur für das letzte Jahr, Wagenkilometer aufgeführt, die zur besseren Unterscheidung in der Tabelle eingeklammert sind. Über die geleistete Nutzarbeit sind Angaben nicht vorhanden. Das in Spalte 4 der Tabelle angegebene Nutzgewicht enthält das Gewicht der Personen, die Person zu 70 kg gerechnet, des Übergepäcks, der Eilgüter und der gewöhnlichen Güter einschließlich Vieh.

5	6	7	8	1
Gefahrene Wagenachskilometer				
Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	zusammen	
(1 592 685) Wagenkm	(1 952 483)	(10 748 251)	(14 293 419)	Zentralbahn
499 208 Achskm	374 010	3 954 350	4 827 568	Nordwestbahn
569 200	321 364	5 593 136	6 483 700	Mittellandbahn
90 718	75 840	730 878	897 436	Nordbahn
132 714	73 932	351 156	557 802	Ostbahn
(2 176 847) Wagenkm	(2 308 743)	(15 488 078)	(19 973 668)	zusammen 1898/99
?	?	?	?	1897/98
?	?	?	?	1896/97

Digitized by Google

Über die Beförderungsmengen gibt die folgende Zusammenstellung

1	2	3	4	5	6
	Beförderte Personen		Beförderte Güter-		
			Eilgüter[1])		Gewöhn-
	Anzahl	Zahl der Personen-km auf 1 km Bahn	Tonnen-zahl	Zahl der Tonnenkm auf 1 km Bahn	Tonnen-zahl (einschließl. Vieh)
Zentralbahn . . .	940 818	24 945	3 688	369	450 876
Nordwestbahn . .	14 477	6 483	122	65	42 554
Mittellandbahn . .	21 921	7 375	200	112	60 781
Nordbahn	5 348	3 768	38	26	14 227
Ostbahn	9 680	7 571	20	16	11 816
zusammen oder im Mittel 1898/99	992 244	17 377	4 069	249	580 234
1897/98	956 614	17 354	3 979	256	530 991
1896/97	955 832	17 713	3 586	239	464 90[illegible]

Die gesamten Einnahmen beziffern sich wie folgt:

	Verkehrseinnahme in Pesos aus allen Quellen			
	Betrag	auf 1 Bahnkm	auf 1000 Zugkm	auf 1000 tkm Nutzlast
Zentralbahn . . .	1 979 906	2 094	1 700	33,[illegible]
Nordwestbahn . .	155 763	876	1 087	27,[illegible]
Mittellandbahn . .	185 880	586	1 020	29,[illegible]
Nordbahn	53 030	465	1 350	37,[illegible]
Ostbahn	27 246	540	740	52,[illegible]
zusammen oder im Mittel 1898/99	2 401 825	1 497	1 530	29,[illegible]
1897/98	2 297 281	1 431	1 540	30,[illegible]
1896/97	2 063 901	1 286	1 400	32,[illegible]

[1]) An Gepäck wurden außerdem befördert 1898/99: 1 578 t, in den beiden

[2]) Landeserzeugnisse (Wolle, Haare, Hörner, Zerealien, Viehfutter, Mehl, schaften, allgemeine Waren, Vieh.

Digitized by Google

Aufschluß:

7	8	9	10	11	12	13
tonnen		Beförderte Tiere				
liche Güter[2])						
Zahl der Tonnenkm auf 1 km Bahn	Verhältnis	Schafe	Pferde	Rindvieh	Schweine	Hunde
65 531	6,78	72 172	6 219	167 926	14 175	3 741
31 100	3,22	2 451	588	31 155	90	120
27 554	2,85	9 705	1 061	48 168	142	142
11 974	1,24	433	31	67	10	10
9 664	1	298	15	31	1 152	1 152
48 650	—	85 059	7 914	247 347	16 569	4 328
45 456	8,25 : 4,22 : 2,91 : 1,65 : 1	131 225	16 418	198 781	9 527	3 736
38 203	6,50 : 2,95 : 2,02 : 1,18 : 1	117 623	9 358	117 686	14 932	2 864

An den Einnahmen sind die einzelnen Verkehrsarten in folgender Weise beteiligt:

	Einnahme in Pesos aus den einzelnen Verkehrsarten					
	Personenverkehr	Eilgutverkehr	Gepäckverkehr	gewöhnl. Güterverkehr	Telegraphenverkehr	sonstige Quellen
Zentralbahn . . .	520 399	45 283	8 563	1 369 325	7 626	28 709
Nordwestbahn . .	37 803	3 082	835	104 818	2 271	6 954
Mittellandbahn . .	49 119	3 931	827	125 750	1 688	4 565
Nordbahn	14 761	897	261	35 730	856	525
Ostbahn	10 276	519	365	15 576	108	403
zusammen oder im Mittel 1898/99	632 358	53 711	10 851	1 651 198	12 550	41 156
1897/98	627 320	46 098	9 502	1 555 509	15 443	43 409
1896/97	590 693	45 472	8 613	1 342 969	12 701	63 453

Vorjahren 1 352 und 1152 t.

Knochen, Schlachtprodukte, Verschiedenes), Baumaterialien, Material der Gesell-

Digitized by Google

Die Einnahmen aus den verschiedenen Quellen stellen sich in Prozenten

1	2	3	4
	Personenverkehr %	Eilgutverkehr %	Personengepäck %
Zentralbahn	26,28	2,29	0,43
Nordwestbahn	24,27	1,98	0,54
Mittellandbahn	26,43	2,11	0,45
Nordbahn	27,84	1,69	0,49
Ostbahn	37,71	1,90	1,34
zusammen oder im Mittel:			
1898/99	26,33	2,24	0,45
1897/98	27,31	2,01	0,41
1896/97	28,63	2,20	0,42

Die Ausgaben sind aus den folgenden Zusammenstellungen er Tabellen sind fortlaufend mit kleinen Buchstaben versehen, die in den zusammenfassend markieren.

a) und b) Bahnunter·

1	2	3	4	5	6
	Verwaltung, Löhne und Gehälter	Erneuerung von		Oberbauunterhaltung	Bettungsmaterial
		Schienen	Schwellen		
Zentralbahn . . .	146 137	12 647	18 610	3 157	820
Nordwestbahn . .	30 967	8 724	10 515	1 082	1 190
Mittellandbahn . .	44 892	1 341	18 734	1 192	1 164
Nordbahn	15 576	6	6 484	204	—
Ostbahn	7 410	—	604	141	—
zusammen oder im Mittel . 1898/99	244 982	22 718	54 946	5 775	3 174
1897/98	230 119	6 804	69 183	4 372	1 352
1896/97	230 224	7 538	68 261	5 948	1 767

[1]) Nur teilweise angegeben.

Digitized by Google

der Gesamteinnahme und bezogen auf das Anlagekapital wie nachstehend.

4	5	6	7	1
Gewöhnlicher Güterverkehr %	Telegraphenverkehr %	Aus sonstigen Quellen %	Gesamtverkehrseinnahme in Prozenten des Anlagekapitals %	
69,16	0,39	1,45	6,56	Zentralbahn
67,29	1,46	4,46	2,35	Nordwestbahn
67,65	0,91	2,45	2,22	Mittellandbahn
67,38	1,61	0,99	1,40	Nordbahn
57,17	0,40	1,18	1,66	Ostbahn
				zusammen oder
68,75	0,52	1,71	4,75	im Mittel 1898/99
67,71	0,67	1,89	4,55	1897/98
65,07	0,62	3,07	4,09	1896/97

sichtlich und wie die Einnahmen durchweg in Pesos angegeben. Die Tabellenüberschriften wiederkehren und hier die einzelnen Ausgabeposten

Es ergeben sich an Unkosten für:

haltung und Telegraph.

7	8	9	10	11	12	13	14
	Ausbesserungen an						
Brücken und Durchlässen	Hochbauten	Einfriedigungen, Signalen usw.	Erdarbeiten	Verschiedenes	zusammen a	Auf 1 Bahnkm	Telegraph b
2 099	3 291	570	305	1 601	189 238	209	9 044
3 142	469	31	—	—	56 120	316	2 269
1 309	511	109	4	—	69 255	218	192
291	157	61	—	—	22 688	199	113
—	246	66	—	161	8 628	171	138
6 751	4 674	837	309	1 762	345 929	216	11 755
3 699	4 642	979	1 257	2 533	324 930	202	12 056
3 378	2 434	269	176	3 150	323 145	201	12 632

Digitized by Google

c) Loko-

1	2	3	4	5
	Überwachung und Bureaukosten, Löhne, Gehälter, Prämien usw.	Kohlen		Wasser
		insgesamt	für das Zugkm cts.	
Zentralbahn	1 613 675	116 324	10,0	25 565
Nordwestbahn	16 562	18 040	12,6	2 477
Mittellandbahn	20 533	22 049	12,1	3 206
Nordbahn	5 941	4 349	11,0	586
Ostbahn	2 748	3 611	9,8	306
zusammen oder im Mittel				
1898/99	209 460	164 373	10,5	32 140
1897/98	198 720	137 406	9,2	31 562
1896/97	196 306	121 777	8,3	29 852

Die Lokomotivkosten haben in den Berichtsjahren infolge der Mehr- nommen. Die Tonne Kohlen kostete im Mittel der drei Jahre 25—28 ℳ. Mittelland-, der Nordwest- und Ostbahn 37—39 ℳ, bei der Nordbahn 45 ℳ. schiffungs- und Frachtverhältnissen sowie Zollvergünstigungen.

d) Kosten für

1	2	3	4
	Personenwagen	Güterwagen	Löhne usw.
Zentralbahn	3 700	18 791	42 567
Nordwestbahn	1 008	525	5 412
Mittellandbahn	454	2 529	5 904
Nordbahn	161	360	1 191
Ostbahn	154	135	1 061
zusammen oder im Mittel			
1898/99	5 477	22 341	56 125
1897/98	8 275	16 852	63 025
1896/97	5 299	15 907	55 440

Digitized by Google

motivkosten.

6	7	8	9	10	11	12
Schmiermittel und Talg	Verschiedenes und Geräte	Ausbesserungen	Lokomotivmiete	insgesamt c	Auf 1000 Lokomotivkm	Auf das Bahnkm
8 107	13 096	13 735	—	340 504	292	360
1 974	1 649	1 841	—	42 543	297	239
1 146	515	2 786	—	50 236	276	158
149	1 930	1 147	—	14 102	355	124
138	12	648	—	7 843	212	156
11 896	17 203	20 156	—	455 227	290	284
11 484	16 343	15 557	312	411 383	270	256
11 860	14 330	14 073	3 010	391 209	270	244

leistungen und der Steigerung des Kohlenpreises auf allen Linien zuge-
Bei der Zentralbahn betrug im Jahre 1898/99 der Preis 25 ℳ, bei der
Der große Preisunterschied beruht auf Verschiedenheiten in den Aus-

Betriebsmittel.

5	6	7	1
Zusammen d	Auf 1000 Lokomotivkm	Auf 1 Bahnkm	
65 058	56	68,81	Zentralbahn
6 945	48	39,07	Nordwestbahn
8 888	49	28,03	Mittellandbahn
1 713	43	15,01	Nordbahn
1 341	36	26,59	Ostbahn
			zusammen oder im Mittel
83 944	44	52,31	1898/99
88 153	60	54,93	1897/98
76 647	50	47,76	1896/97

Digitized by Google

e) Verkehrskosten.

	Verkehrskosten[1])	Gehälter und Löhne des Stations- und Zugpersonals	zusammen e	Auf das Bahnkm	Auf 1000 Lokomotivkm
Zentralbahn . . .	46 812	256 131	302 943	321	260
Nordwestbahn . .	3 180	23 705	26 885	151	188
Mittellandbahn . .	5 289	27 784	33 073	104	182
Nordbahn	1 348	7 329	8 677	76	219
Ostbahn	986	6 087	7 073	140	192
zusammen oder im Mittel 1898/99	57 614	321 037	378 650	236	242
1897/98	52 694	304 233	356 927	222	240
1896/97	54 283	295 318	349 601	218	240

Die Zunahme in den Verkehrskosten liegt wesentlich in der Vermehrung der Löhne und Gehälter.

Aus dem bisherigen ergibt sich:

1	2	3	4	5
	Gesamte Roheinnahme		Gesamtausgabe	
	Betrag	in Prozenten des angelegten Kapitals	Betrag	in Prozenten des angelegten Kapitals
Zentralbahn . .	1 979 906	6,56	1 033 496	3,43
Nordwestbahn .	155 763	2,35	159 188	2,40
Mittellandbahn .	185 880	2,32	197 571	2,36
Nordbahn . . .	53 030	1,40	61 804	1,63
Ostbahn	27 246	1,66	34 547	2,10
zusammen oder im Mittel 1898/99	2 401 825	4,75	1 486 606	2,94
1897/98	2 297 281	4,55	1 397 389	2,77
1896/97	2 063 901	4,09	1 361 917	2,70

[1]) Personal und Bureaukosten, Druckwassermaschinen, Schmierung und Schreib- und Drucksachen, Miete, Schadenersatz usw.

Digitized by Google

Weitere Ausgabeposten f), g) und h). Gesamtunkosten a) bis h).

	Allgemeine Unkosten f	Auf das Bahn-km	Auf 1000 Lokomotiv-km	Wagenmiete g	Zollgebühren h	Ausgaben insgesamt a bis h	Auf 1000 Zug-km	Auf das Bahn-km
Zentralbahn . .	115 961	122,7	100	875	9 873	1 033 496	887	1 093
Nordwestbahn .	23 535	132,4	164	891	—	159 188	1 111	896
Mittellandbahn .	33 690	106,3	185	2 237	—	197 571	1 086	623
Nordbahn . . .	14 356	125,8	361	154	—	61 804	1 556	541
Ostbahn	9 373	185,9	254	151	—	34 547	935	685
zusammen oder im Mittel								
1898/99	196 917	122,7	126	4 308	9 873	1 486 606	950	926
1897/98	195 156	121,6	130	3 310	5 474	1 397 389	930	871
1896/97	195 286	121,7	132	2 046	11 352	1 361 917	920	849

6	7	8	9	1
Gewinn	Verlust	Ausgabe in Prozenten der Einnahme	Gewinn oder Verlust in Prozenten des Kapitals	
946 410	—	52	+ 3,14	Zentralbahn
—	3 425	102	— 0,05	Nordwestbahn
—	11 691	106	— 0,14	Mittellandbahn
—	8 774	117	— 0,23	Nordbahn
—	7 301	127	— 0,44	Ostbahn
				zusammen oder im Mittel
915 218	—	62	+ 1,87 — 0,06	1898/99
899 892	—	61	+ 1,78 — 0,06	1897/98
701 984	—	66	+ 1,48 — 0,09	1896/97

Beleuchtung der Stationen und Wagen, Schmiermaterial, Materialien und Geräte,

Digitized by Google

Die Nordwest- und Mittellandbahnen hatten 1897/98 und 1896/97 den drei Jahren gebessert, besonders auf den gewährleisteten Strecken

Das Gesamtergebnis der Wirtschaftlichkeit der Hauptbahnen für das

1	2	3	4	5	6	7
Laufende Nummer	Name der Bahnen	Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1898/99 km	Ausgegebenes Kapital		Garantiertes Kapital	Garantierter Zinsfuß
			insgesamt	auf das Bahnkm		
			in Pesos-Gold		Pesos	%
1	**Zentralbahn:**					
	Garantierte Linien:					
	Norderweiterung	293,33	7 647 605	26 072	6 893 137	3½
	Osterweiterung	206,20	5 467 980	26 518	4 845 700	3½
	Nordostabzweigung . . .	88,32	—	—	2 075 450	3½
	zusammen . . .	587,85	13 115 585	26 256	13 814 287	—
	Nicht garantierte Linien .	357,62	17 045 020	38 223	—	—
	zusammen oder im Mittel . .	945,47	30 160 605	31 900	13 814 287	—
2	**Nordwestbahn:**					
	Garantierte Linien . . .	80,26	—	—	1 886 040	3½
	Nicht garantierte Linien .	97,50	—	—	—	—
	zusammen oder im Mittel . .	177,76	6 592 211	37 086	1 886 040	—
3	**Mittellandbahn**	317,04	8 363 471	26 380	7 450 348	3½
4	**Nordbahn**	114,16	4 030 541	35 307	2 682 649	3½
5	**Ostbahn**	50,42	1 697 170	33 662	1 184 836	(41 469)
	insgesamt oder im Mittel	garantiert 1 149,73 nicht garantiert 455,12	50 843 998	31 682	27 018 160	3½

Digitized by Google

noch mit Gewinn gearbeitet. Das Ergebnis der Zentralbahn hat sich in der Osterweiterung und Nordostzweiglinie.

Jahr 1898/99 ist in folgender Tabelle übersichtlich zusammengestellt:

8	9	10	11	12	13	14	15	16
Befördert sind			Gesamte			Rentabilität in Prozenten des		
Personen	Vieh	Gütertonnen, Übergepäck, Eilgut, Frachtgut und Vieh	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Roheinnahme (+ od. —)	ausgegebenen Kapitals	garantierten Kapitals	Die reinen Betriebsausgaben betragen von den reinen Betriebseinnahmen
Anzahl	Stück	t	Pesos	Pesos	Pesos	%	%	%
17 992	33 182	35 054	150 186	115 118	+ 35 068	+ 0,46	+ 0,51	77
31 080	98 469	102 486	346 208	175 824	+ 170 384	+ 3,09	+ 3,52	51
30 065	26 430	76 757	125 387	63 716	+ 61 671	—	+ 2,97	51
79 137	158 081	214 297	621 781	354 658	+ 267 123	+ 1,56	+ 1,93	57
861 681	106 152	236 579	1 358 125	678 838	+ 679 287	+ 4,37	—	50
940 818	264 233	450 876	1 979 906	1 033 496	+ 946 410	+ 3,14	+ 1,93	52
—	—	—	70 327	71 874	— 1 547	—	— 0,08	102
—	—	—	85 436	87 314	— 1 879	—	—	102
14 477	34 404	42 534	155 763	159 188	— 3 425	— 0,05	— 0,08	102
21 922	59 238	60 781	185 880	197 571	— 11 691	— 0,14	— 0,16	106
5 348	588	14 227	53 030	61 804	— 8 774	— 0,23	— 0,33	117
9 680	1 754	11 816	27 246	34 547	— 7 301	— 0,44	— 0,62	127
992 245	360 217	580 234	2 401 825	1 486 606	+ 946 410	+ 1,87	+ 0,99	62
					— 31 191	— 0,06	— 0,11	

Digitized by Google

Kleinere Mitteilungen.

Ein englischer Eisenbahnerausstand und seine Folgen. Im Sommer des Jahres 1900 haben die Angestellten der Eisenbahn des River Taff-Tals, einer etwas über 120 Meilen langen Bahnstrecke, die Cardiff mit den hauptsächlichsten für den dortigen Kohlenhandel in Betracht kommenden Kohlenbergwerken verbindet, behufs Erlangung höherer Arbeitslöhne die Arbeit niedergelegt, nachdem die Versuche der Handelskammer in Cardiff, eine Einigung anzubahnen, fehlgeschlagen waren.

Schließlich haben die Ausständigen den Kampf ohne Erfolg aufgeben müssen.

Die Folgen dieses Ausstandes sind erst kürzlich zu Tage getreten und zwar in einer Art, die in Rücksicht auf die schwerwiegenden Eingriffe, die die Ausstände von Eisenbahnangestellten auf das gesamte wirtschaftliche Leben haben können, weit über das örtliche Interesse hinausgeht.

Die Angestellten der River Taff-Talbahn haben seinerzeit die Arbeit im Einvernehmen mit dem Vorstande ihres Vereins, der Amalgamated Society of Railway Servants, niedergelegt, und es war die Streikleitung und die Vertretung der Arbeiterinteressen von dem Generalsekretär der genannten Gesellschaft in die Hand genommen worden.

Nachdem der Ausstand, wie erwähnt, beendet war, hat die Taff-Tal-Eisenbahngesellschaft vor dem Zivilrichter einen Prozeß gegen diese Vereinigung der Eisenbahnarbeiter und gegen einige ihrer Vorstandsmitglieder auf Schadensersatz angestrengt.

Das Urteil wurde von dem Richter Wills der Kings Bench gefällt und die Amalgamated Society of Railway Servants hat sich bei dem Urteil beruhigt.

Die Gesellschaft machte die Leiter persönlich und die Vereinigung in ihrer Kasse verantwortlich für die 325 000 £, die sie durch den Ausstand verloren hatte.

Digitized by Google

Bei der Behandlung dieser Forderung, die von der Jury nach Rechtsbelehrung durch den Richter grundsätzlich anerkannt wurde, waren zwei Hauptfragen zu beantworten, nämlich inwieweit die geschehenen Handlungen unrechtmäßig waren, und inwieweit die Arbeitervereinigung verantwortlich ist für unrechtmäßige Handlungen ihrer Leiter, die sie in ihrer Eigenschaft als Leiter begangen haben.

Die Verhandlungen werfen ein eigenartiges Licht darauf, was in England gegenwärtig als rechtmäßige Ausübung des Ausstandsrechts und was als unrechtmäßige Überschreitung betrachtet wird.

Die erste Frage war, ob der Ausstand selbst gerechtfertigt war. Der Richter bezweifelt es, weil dieMeinungsverschiedenheit mit dem Signalwächter Erington, die die Ursache war, vom Leiter des Ausstandes selbst als „höchst unbedeutend und lächerlich" bezeichnet wurde. Richter Wills urteilte demgemäß, daß der Ausstand ohne begründete Ursache ins Werk gesetzt worden war, und der Verteidiger der Arbeitervereinigung, der diesen Punkt bestritt, sagte: „Die Klägerin hat behauptet, daß es nur eine Scheinbewegung war und daß die Ausständigen von der Vereinigung und ihrer Leitung dazu getrieben worden wären, ohne daß sie selbst ernstliche Beschwerden hatten und nur zum Zweck eines Vorteils dieser Vereinigung. In diesem Fall," fuhr er fort, „wäre der Ausstand ungesetzlich gewesen, da er nicht mit der Absicht ins Werk gesetzt worden wäre, dem Vorteil der Ausständigen zu dienen."

Er zählte danach einige Beschwerden der Arbeiter auf, die nach seiner Meinung den Ausstand rechtfertigten.

Etwas weiter in seiner Rede wies er darauf hin, daß hier nicht „eine bösartige Überredung der Arbeiter, ihre Verträge zu brechen," stattgefunden habe. Denn die Arbeiter hätten in einer Versammlung den Beschluß gefaßt, die Arbeit niederzulegen, und hätten dies nicht nur nicht auf Befehl des Vorstandes des Zentralverbandes in London getan, sondern bereits bevor man wußte, ob die Vereinigung den Ausstand mit Beihülfen unterstützen würde. Er gab zu: „Es ist außer Frage, daß die Verleitung eines Arbeiters zum Vertragsbruch ohne begründete Ursache den Ausgangspunkt einer Schadensersatzforderung bilden kann."

Der Richter gab als seine Meinung zu erkennen, daß die Leitung eine unrechtmäßige Handlung dadurch begangen habe, daß sie einem unrechtmäßigen Ausstand Beihülfe leistete, und daß zwar die Arbeitseinstellung an sich nicht unrechtmäßig sei, daß sie jedoch erst nach gehöriger, rechtzeitiger Kündigung, nicht aber durch Vertragsbruch erfolgen dürfe. Er sähe in dieser Unterstützung ein Komplott, um der Klägerin durch ungesetzliche Mittel Schaden zuzufügen.

Digitized by Google

Er sprach auch ausführlich darüber, ob man die Fortdauer des Ausstandes nicht durch ungesetzliche Mittel erzielt habe und ob nicht ein Angriff auf das freie Recht der englischen Bürger, zu arbeiten, gemacht worden sei. Daß die tätliche Behinderung von Arbeitslustigen hierunter falle, wurde von allen Parteien zugegeben. Die Frage war, ob man Posten ausstellen und die nicht Ausständigen als „Ausstecher" erklären durfte.

Bezüglich des System of pickets (Aufstellen von Posten) meinte der Verteidiger, daß dies vollkommen erlaubt wäre. „Auf dem Ausguck stehen, um Erkundigungen einzuziehen, ist gesetzlich zulässig;" für zweifelhafter hielt er, ob man Posten zu dem Zwecke ausstellen dürfe, andere zum Vertragsbruch zu verleiten; aber hier bestritt er, daß der Leiter wußte, daß die anderen vertragsmäßig verpflichtet waren. Der Richter erklärte, daß im allgemeinen die Überredung zum Vertragsbruch ungesetzlich sei, daß man aber zu weit gehen würde, wenn man dies in jedem Einzelfall annähme. Wenn es nur bei der Überredung bliebe, keine Bedrohung, keine Furchteinjagung oder Zwang stattfinde, ist er geneigt, dies nicht als ungesetzlich zu betrachten. Dagegen sei es ungesetzlich, falsche Vorstellungen in Beziehung auf die Ursache des Ausstandes zu erwecken, und in dem vorliegenden Falle habe kein genügender Grund vorgelegen, die Arbeiter zum Vertragsbruch zu überreden.

Noch schärfer urteilte er über den Gebrauch des Ausdruckes „blackleg" (Verdränger). Der Verteidiger hatte erklärt, daß man darunter einfach verstände „jemanden, der als Ersatz für seinen Mitarbeiter Arbeit annimmt, oder höchstens einen zur Zeit eines Ausstandes von außen angeworbenen Arbeiter". Nun hatte der Leiter diejenigen, die bei der Arbeit blieben, in einem Rundschreiben zu „Ausstechern" gestempelt. Richter Wills machte die Bemerkung: Ausstände sind gefährliche Dinge. Hier war eine Armee von fast 1 200 aufgeregten Menschen ohne Leiter für die Abteilungen. Und weiter sagte er: „Ausstecher ist unter den Arbeitern ein Abschreckungswort und ist als Abschreckungswort in den Zirkularen gebraucht worden. Durch die Rechtsprechung ist festgestellt, daß unter Schreckeinjagung alles dasjenige verstanden werden muß, was vernünftigerweise befürchten läßt, daß körperliche Gewalt gebraucht werden könnte; und sollte nun die Bezeichnung als Ausstecher für jemanden nicht zu den Bedrohungen gehören?"

Die Jury nahm nach einer sehr kurzen Beratung an, daß die Beklagten sich zwecks Benachteiligung der klägerischen Gesellschaft zusammengetan hätten, daß sie unrechtmäßig Arbeiter, deren Vertragszeit nicht abgelaufen war, zum Kontraktbruch verleitet und daß sie den Ausstand mit ungesetzlichen Mitteln fortgesetzt hätten.

Digitized by Google

Eine gleiche Frage hat in Deutschland noch nicht zur richterlichen Entscheidung gestanden, da eine der „Amalgamated Society of Railway Servants“ gleiche Vereinigung nicht vorhanden ist. Gegebenenfalls dürfte auch hier die Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches aus §§ 823 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches zulässig sein.

Die schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1902. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat unterm 11. April 1903 einen Bericht[1]) über ihre Geschäftsführung im Jahre 1902 erstattet. Es ist dieses der erste Jahresbericht seit der Verstaatlichung der Schweizerischen Zentralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Bahn Wohlen—Bremgarten, durch die das Staatsbahnnetz einen Umfang von 1476 km erhielt.

Der Rechnungsabschluß ist durch Bundesbeschluß vom 26. Juni 1903[2]) genehmigt worden.

Die finanziellen Ergebnisse des Geschäftsjahres sind äußerst befriedigend; fast auf allen Gebieten sind die Einnahmen gegen 1901 gestiegen und haben den Voranschlag übertroffen. Besonders stark ist die Zunahme des Güterverkehrs, die auf eine Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse und auf die gute Ernte in der Zentral- und Ostschweiz zurückzuführen ist.

Im einzelnen sind folgende Zahlen hervorzuheben:

die Roheinnahmen im Personenverkehr betrugen	27 065 283 Frcs.[3])
im Jahre 1901 betrugen sie	26 236 790 „
der Voranschlag betrug	27 017 000 „
das ergibt eine Mehreinnahme von	828 493 „

gegenüber dem Jahre 1901 und von 48 283 Frcs. gegenüber dem Voranschlage.

Die Roheinnahmen im Güterverkehr betrugen	39 632 715 Frcs.
im Jahr 1901 betrugen sie	36 491 227 „
im Voranschlage	36 549 000 „
das ergibt eine Mehreinnahme von	3 141 488 Frcs.

gegenüber dem Jahre 1901 und von 3 083 715 Frcs. gegenüber dem Voranschlage.

[1]) Schweizerisches Bundesblatt No. 25 S. 470 ff.
[2]) „ „ „ 27 S. 747.
[3]) Die Bruchteile von Franken sind fortgelassen.

Digitized by Google

Die verschiedenen Einnahmen betrugen . . . . 4 211 217 Frcs., das bedeutet gegenüber dem Voranschlage einen Fehlbetrag von 650 782 Frcs.

Wie hoch die „verschiedenen Einnahmen“ im vorigen Geschäftsjahre gewesen sind, ist aus dem Bericht nicht ersichtlich.

Die Gesamtheit der Einnahmen aus dem Personen- und Güter Verkehr betrug

im Jahre 1902	66 697 998 Frcs.
„ „ 1901	62 728 016 „ .
Die Mehreinnahme beträgt also	3 969 982 Frcs.

oder 6,33 %. In den einzelnen Gruppen ergibt sich folgende Verkehrszunahme:

Personenverkehr	3,15 %
Gepäckverkehr	6,55 „
Tierbeförderung	7,77 „
Güterverkehr	8,79 „ .

Die Betriebsausgaben sind in den meisten Punkten hinter dem Voranschlage zurückgeblieben. Am bedeutendsten waren die Ersparnisse, die infolge billigerer Kohlenpreise, als bei dem Voranschlage vorgesehen war, bei der Zugbeförderung gemacht werden konnten. Wie hoch die Betriebsausgaben im Jahre 1901 gewesen sind, kann man aus dem Berichte nicht entnehmen. Im einzelnen sind die Betriebsausgaben aus folgender Tabelle zu ersehen:

	Voranschlag	tatsächliche Ausgabe	Abweichung
1. Allgemeine Verwaltung . . Frcs.	1 730 135	1 704 641	— 25 494
2. Bahnaufsicht und -Unterhaltung . . . . . „	6 901 750	7 028 828	+ 127 078
3. Expeditions- und Zugdienst „	13 671 050	13 636 125	— 34 925
4. Fahrdienst . . . . . „	17 824 740	16 918 110	— 868 700
5. Verschiedene Ausgaben . . „	4 826 760	4 041 820	— 784 940

Der Einnahmeüberschuß betrug 27 665 499 Frcs., 4 191 934 Frcs. mehr als im Voranschlage angenommen war.

Das Verhältnis von Betriebsausgaben zu Roheinnahmen (Betriebskoeffizient) betrug 61,11 %.

Digitized by Google

Die Zahl der Betriebsmittel ist im Jahre 1902, wenn auch schwach, gestiegen. Der Bestand war folgender:

	1901	1902	1902 gegen 1901
Lokomotiven . . .	493	509	+ 16
Personenwagen . .	1359	1395	+ 36
Güterwagen . . .	7098	7153	+ 55

Es wurden im ganzen 18 057 327 Lokomotivkilometer zurückgelegt; gegenüber dem Vorjahre bedeutet dieses eine Mehrleistung von 844 548 km.

Äußerung eines englischen Staatsmannes über das Staatsbahnsystem. In seinem diesjährigen Jahresbericht über Ägypten und den Sudan beschäftigt sich Lord Cromer auch mit der vielerörterten Frage, ob es ratsam sei, die ägyptischen Staatsbahnen an eine Privatgesellschaft zu verkaufen. Lord Cromer bekennt sich zu den Anhängern des Privatbahnsystems, hält es aber in diesem Falle doch für gefährlich, die Staatsbahnen in ein Privatunternehmen umzuwandeln. Er gibt zwar zu, daß ein Privatunternehmer den Betrieb mehr nach kaufmännischen Grundsätzen gestalten und dadurch die Ertragsfähigkeit der Bahnen erhöhen könne, bezweifelt aber, daß dieses dem Publikum zugute kommen würde.

Nach Cromers Ansicht ist das Privatbahnsystem nur dann für die Allgemeinheit nützlich, wenn die Bahnen die Konkurrenz anderer Bahnen zu fürchten und danach ihre Politik zu regeln haben; er sagt aber, daß eine solche Konkurrenz in Ägypten nicht vorhanden sei. Die „agricultural lines" kämen nur als Zufuhrwege, nicht als Rivalinnen in Betracht, und so hätten die Hauptbahnen ein tatsächliches Monopol. Die Fluß- und Kanalschiffahrt sei allerdings seit der Beförderung der Zölle in die Konkurrenz mit den Eisenbahnen eingetreten, und das habe bereits ein Herabdrücken der Frachten zur heilsamen Folge gehabt. Eine Privatbahngesellschaft würde aber mit den Schiffahrtsgesellschaften zum Nachteil des Publikums Tarifvereinbarungen schließen. Auch würden Beschwerden und Anträge des Publikums bei einer Staatsbehörde bessere Berücksichtigung finden, als bei Privatpersonen, und er halte es überhaupt für höchst bedenklich, eine so große Macht, wie sie ein derartiges Monopol im Beförderungswesen darstelle, einer Körperschaft zu übertragen, die aus persönlich finanziell interessirten Personen bestände. Die einzige Körper-

Digitized by Google

schaft, die in Ägypten geeignet sei, diese Verwaltung im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt zu führen, sei der Staat selbst.

Diese Auffassung Lord Cromers hat in der ägyptischen Presse allgemeine Billigung und Anerkennung gefunden.

Die Verwaltung der neuerbauten englischen Staatsbahn in der westafrikanischen Kolonie Lagos hat ihren ersten Halbjahrsbericht erstattet, der die Monate Januar bis Juni 1902 umfaßt. Die Ausdehnung der Bahn beträgt 125 engl. Meilen, zu denen noch eine Anschlußbahn mit 8 engl. Meilen tritt.

Das finanzielle Ergebnis ist wenig zufriedenstellend, es hat nur eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 0,51 % erzielt werden können; der indirekte Nutzen der Bahn durch Erschließung der bisher schwer zugänglichen Teile der Kolonie hat sich aber schon in erfreulicher Weise bemerkbar gemacht, und es wird erwartet, daß mit dem Aufblühen des Handels auch eine Verbesserung der Erträge der Bahn verbunden sein wird.

In dem Halbjahr $\frac{\text{Januar}}{\text{Juni}}$ 1902 haben die Roheinnahmen der Bahn 20 104 £ = 160 £ für eine Bahnmeile, die Betriebsausgaben 18 055 £ = 144 £ für eine Bahnmeile betragen, der Reingewinn beträgt mithin 2 049 £ = 16 £ für eine Bahnmeile. Dieser Reingewinn stellt 10,2 % der Roheinnahme dar, der Betriebskoeffizient beträgt also 89,8 %.

Die Einnahmen verteilen sich wie folgt:

Personenverkehr	7 671 £	= 38,15 %	der Gesamteinnahme.
Güterverkehr	12 119 „	= 60,28 „	
Telegraphenverkehr	116 „	= 0,58 „	
sonstige Einnahmen	199 „	= 0,99 „	

Der Güterverkehr überwiegt also erheblich. Auch die Betriebskosten sind im Güterverkehr geringer. Im Personenverkehr kommt auf eine Zugmeile eine Einnahme von 70,92 d, eine Betriebsausgabe von 67,72 d, mithin eine Reineinnahme von nur 3,20 d. Im Güterverkehr steht dagegen einer Einnahme von 104,49 d für die Zugmeile eine Ausgabe von 92,51 d gegenüber, es wird also ein Gewinn von 11,98 d erzielt.

Die Lagosbahn kennt drei Wagenklassen im Personenverkehr. Die erste und zweite Klasse werden aber nur von einer verschwindend kleinen Zahl von Personen benutzt, an den Gesamteinnahmen ist die erste Klasse nur mit 3,86 %, die zweite mit 3,41 %, die dritte dagegen mit 92,73 % beteiligt.

Die Personentarife sind nicht nach festen Grundsätzen nach Maßgabe der Entfernungen festgesetzt; vielmehr sind für die einzelnen Strecken

Digitized by Google

willkürliche Sätze gebildet. Im Durchschnitt werden in der ersten Wagenklasse für eine Meile $2^1/_2$ d, in der zweiten $^3/_4$ d und in der dritten Klasse noch erheblich weniger erhoben. Der Berichterstatter hält eine Revision der Personentarife für geboten; er empfiehlt die Einführung gleicher Sätze für gleiche Entfernungen und gleichzeitig eine Erhöhung der Tarife, um das finanzielle Ergebnis zu verbessern.

Besonders niedrig sind die Tarife für Reisegepäck. Viele Produzenten lieben es, ihre Erzeugnisse persönlich zum Verkaufsorte zu bringen, um den Zwischenhandel zu umgehen, und geben dann die Ware als Reisegepäck auf. In dem Halbjahre $\frac{\text{Januar}}{\text{Juni}}$ 1902 sind derartige Waren in Höhe von 800 t aufgegeben worden, die der Eisenbahn eine Einnahme von 1 500 £ eingetragen haben.

Im Güterverkehr hat die Lagosbahn drei Tarifklassen, die Beförderung erfolgt zu den Sätzen von 9, 6 und 3 d für die Tonnenmeile. Werden volle Wagenladungen verfrachtet, so tritt eine Ermäßigung der Sätze um $7^1/_2$—10 % ein. Eilgutbeförderung gibt es nicht. Palmenkerne und Öl werden zu einem billigen Spezialtarif befördert; Palmenkerne stehen unter den auf der Lagosbahn beförderten Gütern weitaus an erster Stelle, in dem Halbjahr $\frac{\text{Januar}}{\text{Juni}}$ 1902 sind 6 771 t befördert worden, Salz (1 523 t), Spirituosen (674 t), Baumwollenwaren (244 t) folgen erst in weitem Abstand.

Auch die Gütertarife sind aber nicht streng nach den Entfernungen berechnet. Auf Strecken, wo es zweckmäßig schien, ist von den genannten Normalsätzen abgewichen worden. Insbesondere sind für die Strecken, wo eine Konkurrenz auf natürlichen Wasserwegen möglich war, niedrigere Sätze ($4^1/_2$, 3 und $2^1/_2$ d) festgesetzt worden.

Die Betriebsausgaben setzen sich, wie folgt, zusammen:

	£	Prozent der Gesamtausgaben	Prozent der Roheinnahmen
Bahnunterhaltung	3 574	19,80	17,77
Unterhaltung der Lokomotiven u. Feuerung	7 034	38,96	34,99
Unterhaltung und Ergänzung des Wagenparks	1 080	5,98	5,37
sonstige Betriebskosten	2 900	16,06	14,43
allgemeine Verwaltungskosten	3 467	19,20	17,24
insgesamt . .	18 055	100,00	89,80

Digitized by Google

Auffallend sind die hohen Kosten für die Unterhaltung der Lokomotiven und ihre Feuerung. Der Berichterstatter erblickt hierin auch die wundeste Stelle der Lagosbahn und den Punkt, wo der Hebel zunächst anzusetzen ist. Die Lokomotiven sind durchweg in einem so schlechten Zustande, daß sie unverhältnismäßig viel Kohlen schlucken, und dies ist um so verhängnisvoller, als seit 1884 die Kohlenpreise dort um 66 % gestiegen sind. Die englische Regierung wird daher in dem Bericht dringend ersucht, energische Maßregeln zu ergreifen, um entweder durch gemeinsame Massenbeschaffung von Kohlen für alle westafrikanischen Kolonien billigere Preise zu erzielen, oder um einen Umbau der Lokomotiven und die Einführung anderer Heizmittel anstelle der Kohlen zu bewirken. Dann sei es möglich, die Betriebsausgaben wesentlich herabzudrücken und höhere Reineinnahmen zu erzielen.

Der neue Tarif der Usambarabahn ist am 1. April 1903 in Kraft getreten. Seine Vorschriften schließen sich im allgemeinen den unsrigen an. Im Personenverkehr gibt es nur zwei Wagenklassen. Die einfache Fahrkarte 2. Klasse kostet 6 Pesa, die Rückfahrkarte 2. Klasse 9 Pesa für 1 km. Die 3. Klasse kostet nur 0,75 Pesa für 1 km. Farbige und Halbfarbige sind von der 2. Klasse ausgeschlossen. Rückfahrkarten 3. Klasse gibt es nicht. Auf eine Fahrkarte 2. Klasse werden 30 kg Gepäck frei befördert. Sonst sind auf Reisegepäck die Sätze der allgemeinen Stückgutklasse anwendbar.

Im Güterverkehr wird zwischen Stückgut und Wagenladungsgütern unterschieden. In beiden Fällen sind eine allgemeine Klasse und zwei billigere Spezialtarife vorgesehen, die gewisse ins Innere des Landes gehende, zur Förderung der Ansiedelung und des Ackerbaues bestimmte Güter und die aus dem Innern an die Küste gehenden landwirtschaftlichen Erzeugnisse begünstigen.

Die portugiesischen Eisenbahnen im Jahre 1901.[1]) Einer amtlichen Mitteilung über die Statistik des Verkehrs der portugiesischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1901[2]) sind die nachstehenden Zahlen für die Jahre 1900 und 1901 entnommen. Danach umfaßte das portugiesische Eisenbahnnetz im Jahresdurchschnitt 1901 überhaupt 2374 km (gegen das Vorjahr 3 km mehr).

[1]) Vergl. Archiv 1902 S. 1123 u. ff.: Die portugiesischen Eisenbahnen im Jahre 1900.

[2]) Elementos estatisticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal de 1877—1901.

Digitized by Google

Es entfallen auf:		1900	1901
Breitspurbahnen	im Staatsbetrieb . km	843	846
„	„ Privatbetrieb . „	1 325	1 325
Schmalspurbahnen	„ „ . „	203	203
	zusammen „	2 371	2 374

Die Hauptbetriebsergebnisse in den Jahren 1900 und 1901 sind in der nachstehenden Übersicht zusammengestellt:

	Gesamtnetz		Breitspurbahnen im Staatsbetrieb	
	1900	1901	1900	1901
Mittlere Betriebslänge . . . km	2 371	2 374	843	846
Beförderte Personen . . . . Anz.	11 909 072	12 593 807	1 760 195	1 892 128
Beförderte Güter:				
Eilgut . . . . . t	124 264	131 159	36 540	39 003
Frachtgut . . . . . „	2 581 317	2 699 754	658 319	720 463
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr . . Milr.	3 345 843	3 418 462	879 279	897 780
„ Eilverkehr . . . . . „	608 200	644 738	209 411	239 209
„ Güterverkehr . . . „	3 454 244	3 715 712	991 803	1 094 590
„ Verkehr zusammen . „	7 408 287	7 778 912	2 080 493	2 231 579
überhaupt (mit Nebenerträgen) [1] . . . . . „	8 053 649	8 394 995	2 116 021	2 265 453
Betriebskosten . . . . . „	3 690 265	3 807 819	1 125 041	1 144 126
Betriebsüberschuß . . . . . „	3 718 022	3 971 092	955 453	1 087 453
Auf 1 km kommen (rund) an:				
Betriebsüberschuß . . . Milr.	1 568	1 673	1 133	1 285
Betriebskosten . . . . . „	1 556	1 604	1 335	1 352
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	0,49	0,49	0,54	0,51
Von den beförderten Personen entfallen auf:				
I. Klasse . . . . . Anz.	868 784	904 754	142 698	146 439
II. „ . . . . . „	3 542 155	3 645 248	329 653	347 690
III. „ . . . . . „	7 498 133	8 043 805	1 287 844	1 397 999

[1] Bei den Privatbahnen einschließlich der staatlichen Zinszuschüsse.

Digitized by Google

	Breitspurbahnen im Privatbetrieb		Schmalspurbahnen im Privatbetrieb	
	1900	1901	1900	1901
Mittlere Betriebslänge . . . km	1 325	1 325	203	98
Beförderte Personen . . . Anz.	9 149 166	9 678 582	999 711	1 023 097
Beförderte Güter:				
Eilgut . . . . . t	79 518	83 832	8 206	8 324
Frachtgut . . . . . „	1 791 052	1 844 606	131 946	134 685
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr . . Milr.	2 300 804	2 356 945	165 760	163 737
„ Eilverkehr . . . . . „	375 397	382 379	23 392	23 150
„ Güterverkehr . . . „	2 354 023	2 509 624	108 418	111 498
„ Verkehr zusammen . „	5 030 224	5 248 947	297 570	298 385
überhaupt (mit Nebenerträgen) [1] . . . . . „	5 530 583	5 721 829	407 045	407 713
Betriebskosten . . . . . „	2 393 705	2 492 936	171 520	170 758
Betriebsüberschuß . . . . . „	2 636 519	2 756 012	126 050	127 628
Auf 1 km kommen (rund) an:				
Betriebsüberschuß . . . . „	1 900	2 080	621	629
Betriebskosten . . . . . „	1 807	1 881	845	841
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	0,47	0,47	0,57	0,57
Von den beförderten Personen entfallen auf:				
I. Klasse . . . . . Anz.	630 028	661 138	96 058	97 177
II. „ . . . . . „	2 371 612	2 439 140	840 890	858 418
III. „ . . . . . „	6 147 526	6 578 304	62 763	67 502

Über die Betriebsergebnisse der im Privatbetrieb befindlichen doppelgleisigen Stadtbahn von Lissabon im Jahre 1901 (gegenüber 1900 finden sich nachstehende Angaben:

[1] Bei den Privatbahnen einschließlich der staatlichen Zinszuschüsse.

Digitized by Google

Stadtbahn von Lissabon		1900	1901
Mittlere Betriebslänge	km	4	4
Beförderte Personen:			
I. Klasse	Anz.	121 915	143 712
II. „	„	405 662	448 159
III. „	„	1 242 552	1 390 506
zusammen	„	1 770 129	1 982 377
Befördertes Eilgut	t	11 505	12 111
Einnahmen (ohne Steuer):			
im Personenverkehr	Milr.	77 783	80 335
„ Eilverkehr	„	17 691	18 218
„ Verkehr zusammen	„	95 474	98 553
überhaupt (mit Nebenerträgen) .	„	95 883	98 885
Betriebskosten	„	82 577	86 933
Betriebsüberschuß	„	12 897	11 619
Auf 1 km kommen (rund) an:			
Betriebsüberschuß	„	3 224	2 905
Betriebskosten	„	20 644	21 733
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	0,86	0,88

Digitized by Google

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht.

Preußisches Unfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1887 (§§ 1, 2 und 5).

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats vom 27. März 1903 in Sachen des preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die königliche Eisenbahndirektion in H., Beklagten und Revisionsklägers, wider die Weichenstellerswitwe L. und ihre minderjährigen Kinder, Kläger und Revisionsbeklagte.

Mag auch an sich der Gang von der Wohnung zur Dienststätte dem Dienstbereiche im Sinne des Unfallfürsorgegesetzes zuzurechnen sein, so wird doch jedenfalls der Begriff der Erfüllung einer Dienstpflicht insoweit ausgeschlossen, als bei dem Gange ohne unverschuldetes Notstand einem bahnpolizeilichen Verbote zuwider gehandelt wird.

Aus den Gründen:

Der bei der Haltestelle N. als Weichensteller etatsmäßig angestellte Ehemann und Vater der Kläger ist am 18. April 1901 morgens um 7½ Uhr auf dem zwischen seiner im Dorf D. befindlichen Wohnung und der genannten Haltestelle belegenen Bahndamm, den er, um sich zum Dienst zu begeben, betreten hatte, von dem Personenzug No. 203 überfahren und getötet worden.

Das Berufungsgericht hat in Abänderung des erstinstanzlichen klagabweisenden Urteils den nach Maßgabe des Fürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 von der Witwe und den minderjährigen Kindern des Verunglückten erhobenen Anspruch auf Rentenzahlung dem Grunde nach für berechtigt erklärt.

Der gegen dieses Urteil eingelegten Revision kann der Erfolg nicht versagt werden.

Der Anspruch der Hinterbliebenen auf Zahlung der Renten nach Maßgabe des genannten Gesetzes hat zur Voraussetzung, daß der Beamte sich im Dienst befand, als er von dem durch den Betrieb herbeigeführten Unfall betroffen ward. Dem festgestellten Sachverhalt zufolge ist der

Digitized by Google

Weichensteller L. den mit der Entfaltung des Betriebes, dem er kraft seiner Anstellung angehörte, verbundenen Gefahren erlegen. Zur Anerkennung des Eintritts gedachter Voraussetzung in ihrem vollen Umfange bedarf es daher allerdings nicht weiter des Nachweises, daß derselbe bei Vornahme einer Betriebshandlung seinerseits von dem Unfall betroffen ist, sondern nur noch der Feststellung, daß er zur Zeit der Verunglückung sich im Dienst befunden hat. Diese Feststellung ist vom Berufungsgericht getroffen; allein derselben liegt eine Verkennung des Dienstbegriffs zugrunde.

Mag es immerhin gerechtfertigt erscheinen, den Gang des Beamten von seiner Wohnung zur angewiesenen Dienststätte der durch seine Dienstpflicht erfordert wird, im Sinne des Fürsorgegesetzes, dessen Zweck ausdehnender mehr als einschränkender Auslegung das Wort redet, in den Bereich des Dienstes zu ziehen und dabei den durch die Dienstpflicht erforderten Gang in Ansehung der Zeit und Örtlichkeit nicht ausschließlich nach dem Interesse des Betriebes zu bestimmen, so kann doch auch unter solchen Voraussetzungen der Hingang auf dem des Bahnbetriebes halber polizeilich verbotenen Wege als Erfüllung obliegender Dienstpflicht jedenfalls nur da angesehen werden, wo derselbe durch unverschuldeten Notstand geboten war. Die Ausführung des Berufungsgerichts, daß die Benutzung verbotenen Weges nach § 5 des Fürsorgegesetzes dem Verunglückten nicht zur Last gelegt werden könne, erscheint verfehlt. Die Anwendung dieser Gesetzesvorschrift setzt einen im Dienst erlittenen Betriebsunfall voraus; die Frage, ob der Unfall Betriebsunfall ist und ob der Beamte im Dienst war, berührt sie nicht. Tatsächlich hat L. durch das Betreten des Bahndammes bahnpolizeilichem Verbot zuwidergehandelt, und zur Annahme unverschuldeten Notstandes reichen die von Klägern aufgestellten Tatbehauptungen nicht aus. Wenn auch der Fußpfad, der sich am Fuße des Bahndammes entlang zieht und anstatt des dreiviertelstündigen Weges über die Dörfer gleich anderen Arbeitern von L. zum Hin- und Fortgang zu und von der Arbeitsstätte benutzt worden ist, am Unfalltage infolge der Regennässe aufgeweicht und unpassierbar gewesen ist, so kann von unverschuldetem Notstand doch nur dann die Rede sein, wenn solcher Zustand des Weges nicht vorauszusehen und außerdem die Benutzung des Umweges mit rechtzeitigem Eintreffen an der Betriebsstätte unvereinbar war, Voraussetzungen, deren Vorhandensein von Klägern überall nicht behauptet ist.

Es war daher, wie geschehen, zu erkennen.

Digitized by Google

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 7. Juni 1903, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 191. R.-G.-Bl. S. 243.)

Vom 8. Juni 1903, betr. Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 192. R.-G.-Bl. S. 244.)

Vom 13. Juni 1903, betr. Änderungen der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 195. R.-G.-Bl. S. 245/46.)

Preußen. Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 13. Juni 1903, betr. den Bau und Betrieb voll- und schmalspuriger Nebeneisenbahnen von Bedburg nach Mödrath und von Zieverich nach Elsdorf, sowie einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Bergheim über Rheydt nach Rommerskirchen für Rechnung des Kreises Bergheim.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 223.)

Allerhöchster Erlaß vom 4. Juli 1903, betr. Übergang der zur Zeit der Eisenbahndirektion in Bromberg unterstehenden Neubaulinie Falkenburg i. Pomm.—Gramenz in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Stettin.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 239. G.-S. S. 195.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten: E.-V.-Bl. Seite

Vom 16. Juni 1903, betr. Prüfung von Zugbegleitungsbeamten und Rangiermeistern 183

Vom 11. Juni 1903, betr. Militärtransporte zwischen Eisenbahnen und Kleinbahnen 192

Vom 16. Juni 1903, betr. Reiseentschädigungen der Staatseisenbahnbeamten 193

Vom 22. Juni 1903, betr. Anschlußgleise an fiskalische Lagerplätze 197

Vom 3. Juli 1903, betr. Dispositionsbesoldung und Pension der zur Verfügung gestellten Beamten 216

Digitized by Google

E.-V.-Bl. Seite

Vom 2. Juli 1903, betr. staatliches Aufsichtsrecht über die Eisenbahnen von Bedburg nach Mödrath, von Zieverich nach Elsdorf und von Bergheim über Rheydt nach Rommerskirchen 228

Vom 9. Juli 1903, betr. Geschäftserleichterungen für Vorstände von Verkehrsinspektionen 228

Vom 16. Juli 1903, betr. Prüfung der Bauart und Wasserdruckprobe von Lokomotivkesseln 232

Vom 18. Juli 1903, betr. Förderung des Kleinbahnwesens . . 235

Vom 20. Juli 1903, betr. Fortschreibung der von öffentlichen Behörden angemeldeten Bestandsveränderungen an Gebäuden 239

Württemberg. Gesetz vom 4. Juni 1903, betr. die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetrieb.

(Veröffentlicht im Amtsblatt der königlich württembergischen Verkehrsanstalten No. 52 vom 19. Juni 1903.)

Artikel 1.

Für den bei dem Betrieb einer Eisenbahn entstehenden Schaden an Sachen haftet der Betriebsunternehmer, sofern nicht der Schaden durch höhere Gewalt oder durch ein Verschulden des Besitzers der Sache verursacht ist. Dem eigenen Verschulden des Besitzers steht gleich das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, welche die tatsächliche Gewalt über die Sache für den Besitzer in dessen Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder in einem ähnlichen Verhältnis ausüben, vermöge dessen sie den sich auf die Sache beziehenden Weisungen des Besitzers Folge zu leisten haben.

Artikel 2.

Der Anspruch auf Schadensersatz verjährt in zwei Jahren von dem Unfall an.

Artikel 3.

Die Haftung des Betriebsunternehmers (Art. 1) kann durch Vertrag im voraus weder ausgeschlossen noch eingeschränkt worden, es sei denn, daß die Ausschließung oder Beschränkung der Haftung als Gegenleistung für eine an den anderen zu bewirkende besondere Leistung oder als Bedingung einer dem anderen gewährten besonderen Vergünstigung des Betriebsunternehmers ausdrücklich vereinbart wird.

Artikel 4.

Auf die Beschädigung von Sachen, die der Eisenbahn zur Aufbewahrung oder zur Beförderung übergeben worden sind oder die als Reisegepäck mitgeführt werden, findet dieses Gesetz keine Anwendung.

Digitized by Google

Unsere Ministerien der Justiz und der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten, sind mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Schweiz. Bundesratsbeschluß vom 3. Juni 1903, betr. Ergänzung und Änderung der Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen.

(Veröffentl. in der Eidgenössischen Gesetzsammlung Bd. XIX, S. 661.)

Der Beschluß deckt sich im wesentlichen mit der im Deutschen Reichsgesetzblatt 1903 S. 45 veröffentlichten Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 15. März 1903, betr. die Änderungen der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung. (S. S. 708 des Archivs für Eisenbahnwesen für 1903).

Bundesbeschluß vom 26. Juni 1903, betr. die Vollziehung der Bundesbeschlüsse vom 28. Juni 1899, 29. März 1901, 20. Dezember 1901 und 24. April 1902, die Konversion der Anleihen der verstaatlichten Eisenbahnen und die Ermächtigung zur Ausgabe weiterer Bundesobligationen.

(Veröffentl. in der Eidgenössischen Gesetzsammlung Bd. XIX, S. 658.)

Der Bundesrat wird ermächtigt, die von den zurückgekauften Bahnen ausgegebenen $3^1/_2$% Anleihen zu kündigen oder die planmäßigen Tilgungsbeträge zu erhöhen. Der Geldbedarf für die Bundesbahnen ist durch Ausgabe 3%iger Bundesbahnobligationen vom Bundesrat zu beschaffen.

Bundesratsbeschluß, betr. Änderung von § 28 Abs. 4 und Ergänzung der Anlage V des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen[1]), vom 19. Juni 1903. (Gültig ab 15. Juli 1903.)

I. Der vierte Absatz des § 28 des Transportreglements erhält folgende neue Fassung:

„Gegenstände, welche wegen Gefährlichkeit von der Aufnahme in die Personenwagen, sowie Gegenstände, welche von der Beförderung als Eil- oder Frachtgut ausgeschlossen sind (§§ 22, 53 und 57), ferner die nur ausnahmsweise unter gewissen Bedingungen zum Eilguttransport zugelassenen Artikel „flüssige Kohlensäure in Behältern, verdichteter Sauerstoff und verdichteter Wasserstoff in Behältern“ (§ 53, Ziffer II, lit. bb [ausschließlich der Sodor] und cc) können auch nicht als Reisegepäck befördert werden. Zuwiderhandelnde haften für den entstehenden Schaden und werden den zuständigen Behörden zur Bestrafung überwiesen.“

II. § 58 der Anlage V zum Transportreglement wird ergänzt wie folgt:

1. Als neue Position XVb wird eingeschaltet:

[1]) Veröffentlicht im Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 584, 771, 975.

Digitized by Google

„XVb.

Geladene und gefüllte elektrische Akkumulatoren werden nur unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. jede einzelne Akkumulatorenkiste muß mit einer leicht sichtbaren Aufschrift „Vorsicht! Oben! Nicht stürzen!“ versehen sein;
2. bei Aufgabe zum Transport in gewöhnlicher Fracht darf das Bruttogewicht des einzelnen Kollo 150 kg und bei Aufgabe zum Transport in Eilfracht 100 kg nicht übersteigen;
3. die Akkumulatorenkisten müssen auf zwei Seiten mit starken Handhaben versehen sein;
4. an den Akkumulatorenkisten vorstehende Kontakte müssen derart isoliert sein, daß eine Berührung mit Metallteilen der Wagen selbst oder anderen Gegenständen verunmöglicht wird.“

2. Position XXVI erhält folgenden neuen (dritten) Absatz:

„Bleischlamm (Niederschlag aus elektrischen Akkumulatorenbatterien) wird nur in dicht verschlossenen Gefäßen (Kübeln usw.) zum Transport angenommen.“

3. Im alphabetischen Verzeichnis der in der Anlage V benannten Güter sind folgende Ergänzungen vorzunehmen:

a) unter dem Buchstaben „A“ nach „Ätzlauge“:
„Akkumulatoren, elektrische, geladen und gefüllt . . XVb“

b) unter dem Buchstaben „B“ nach „Bleipräparate“:
„Bleischlamm . . . . . XXVI“

c) unter dem Buchstaben „E“ nach „Eisenspäne“:
„Elektrische Akkumulatoren, geladen und gefüllt . XVb“.

Frankreich. Gesetz vom 21. Juli 1903, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer Hauptbahn von Paris-Montparnasse nach Chartres über Gallardon mit Abzweigungen nach Grande-Ceinture und von Ablis nach Auneau.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 197 vom 23. Juli 1903, S. 4689.)

Gesetz vom 21. Juli 1903, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung Hauptbahn von Estréchoux nach Plaisance und die endgültige Konzessionierung dieser Bahn an die Südbahngesellschaft.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 197 vom 23. Juli 1903, S. 4690.)

Gesetz vom 27. Juni 1903, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn von Baroncourt nach Audun-le Roman.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française vom 30. Juni 1903, S. 4005.)

Digitized by Google

Gesetz vom 24. Juli 1903, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung einer Hauptbahn von Dironne-les Bains nach der schweizerischen Grenze bei Crassier.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française vom 26. Juli 1903, S. 4766.)

Italien. Königl. Erlaß vom 7. Mai 1903, betr. Vorschriften für die Verhütung von Unfällen bei Arbeiten im Eisenbahnbetriebe.

(Veröffentlicht im Mon. d. str. ferr. vom 11. Mai 1903.)

In Ergänzung der zur Verhütung von Unfällen beim Eisenbahnbetriebe, bei Bauten usw. getroffenen allgemeinen Bestimmungen werden besondere Vorschriften erlassen, welche die Sicherung der beim Verschiebedienst, beim An- und Abkoppeln von Fahrzeugen, bei Ausführung von Arbeiten an Gleisen, Wagen, Lokomotiven usw., sowie bei sonstigen Arbeiten auf Stationen Beschäftigten zum Zweck haben. Über die Befolgung dieser Vorschriften, die ein Jahr nach erfolgter Veröffentlichung in der „Gazzetta Ufficiale" in Kraft treten sollen, hat die königliche Generalinspektion für den Eisenbahnbetrieb durch Vermittlung der Bezirksinspektionen zu wachen.

Rußland. Kaiserlicher Erlaß vom $\frac{\text{28. April}}{\text{10. Mai}}$ 1903, betr. Änderung der Bestimmungen des Allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes über das Verfahren bei Nachnahmen.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom 14./26. Juni 1903.)

Die Bestimmungen des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1885 S. 643 ff.), die sich auf das Verfahren bei Nachnahmen, die auf dem der Eisenbahn zur Beförderung übergebenen Gute lasten, beziehen, werden teils geändert, teils ergänzt. Diese Bestimmungen sind enthalten in den Artikeln 57 (unter I), 68, 74, 75, 76, 99, 112, 119, 128, 135 und 136. Die Änderungen und Ergänzungen beziehen sich auf das Verfahren bei Annahme und Aushändigung des mit Nachnahme belasteten Gutes, insbesondere auch für den Fall, daß letzteres in beschädigtem Zustande ankommt, oder Begleitpapiere in Verlust geraten sind.

Deutsch-Ostafrika. Bekanntmachung des Gouvernements von Deutsch-Ostafrika, betr. den neuen Tarif der Usambarabahn. Vom 24. März 1903.

Digitized by Google

Bücherschau.

Besprechungen.

Cauer, Wilh., Professor an der technischen Hochschule zu Berlin und königl. preuß. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor. Betrieb und Verkehr der preußischen Staatsbahnen. Zweiter Teil. Auch unter dem Titel: Personen- und Güterverkehr der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen. Mit 46 Abbildungen im Text und 3 farbigen Tafeln. Berlin 1903. Julius Springer.

Der erste Teil dieses umfassenden Werkes ist im Frühjahr 1897 erschienen. Er behandelt in einem ersten Abschnitt die Organisation und Stellung der preußischen Staatsbahnen, im zweiten den Zugdienst, im dritten die Lokomotiven und Eisenbahnwagen. Sein Inhalt ist dargestellt und kritisch eingehend gewürdigt im Jahrgang 1897 S. 858 ff. dieser Zeitschrift. Die Absicht des Verfassers, den zweiten Teil bald folgen zu lassen, hat sich nicht so schnell verwirklicht, als er nach Vollendung des ersten Teils angenommen hatte. Ein Zeitraum von fast $6^1/_2$ Jahren ist verstrichen, ehe das ganze Werk vollendet werden konnte. In dem Vorwort berichtet der Verfasser, daß die Gründe der Verzögerung hauptsächlich sachliche, weniger persönliche gewesen sind. Die grundlegenden rechtlichen Bestimmungen für den deutschen Eisenbahnverkehr haben seit dem Erscheinen des ersten Teils die wichtigsten Änderungen erlitten, Änderungen, die mit Sicherheit vorausgesehen werden konnten, weil sie mit der Neugestaltung des gesamten deutschen bürgerlichen Rechts in Zusammenhang standen. Hierher gehören vor allem das neue Deutsche Handelsgesetzbuch, die Eisenbahnverkehrsordnung, die durch die Pariser Konferenz von 1896 vorbereiteten Änderungen des Berner internationalen Übereinkommens und damit des Vereins-Betriebsreglements. Diese neuen gesetzlichen Bestimmungen zogen Änderungen der deutschen Personen- und Gütertarife nach sich, und zahlreiche Ausführungsbestimmungen,

Digitized by Google

Dienstvorschriften u. dgl. mußten gleichfalls umgearbeitet werden. In einer solchen Zeit des Übergangs ein Werk abzuschließen, das doch in erster Linie für den praktischen Gebrauch bestimmt war, wäre nicht richtig gewesen. Das Buch war dann bei seinem Erscheinen schon fast veraltet. Es ist daher nur zu billigen, daß der Verfasser das kleinere Übel einer Verzögerung der Herausgabe seines zweiten Teils wählte und dann auch so lange wartete, bis ein gewisser Ruhepunkt eingetreten war. Auf diese Weise ist es erreicht, — eine große Seltenheit bei einem derartigen Werke — daß das Anfang September im Buchhandel erscheinende Werk wenigstens in den drei ersten Abschnitten die Zustände schildert, wie sie zur Zeit seiner Veröffentlichung tatsächlich vorhanden sind und nach menschlichem Ermessen in ihren Grundlagen fürs erste nicht abgeändert werden. Freilich nur in ihren Grundlagen. Denn Verkehr ist Bewegung, ist Leben, und die für den Verkehr erlassenen Vorschriften müssen sich den Erscheinungen und den Bedürfnissen des Lebens stets anpassen und geändert werden, wenn dies nicht mehr der Fall ist. Aber solche Änderungen in Einzelheiten können bei der Benutzung des Buches unschwer nachgetragen werden. Bei dem vierten Abschnitt liegt die Sache allerdings nicht so günstig. Wir kommen darauf sogleich zurück.

Der vorliegende Band, fast doppelt so stark wie der erste, zerfällt in vier Abschnitte. Der erste behandelt den Personen- und Gepäckverkehr (S. 1—186), der zweite den Güterverkehr einschließlich der Beförderung von lebenden Tieren, Leichen, Fahrzeugen und Eilgut (S. 187—486), der dritte die Tarife (S. 487—596), der vierte das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen sowie die Statistik.

Diese Übersicht zeigt, daß der Inhalt des Werkes sich nicht ganz deckt mit dem Haupttitel des 2. Bandes „Personen- und Güterverkehr der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen". Im Vorwort bemerkt der Verfasser, der 1. Band sei vornehmlich der Darstellung des Eisenbahn-*betriebes* gewidmet, und der gegenwärtige 2. Band beschäftige sich vorzugsweise mit den verschiedenen Zweigen des *Verkehrs*, behandle daneben aber auch als unentbehrliche Bestandteile des ganzen Werkes die mit dem Verkehr in besonders naher Beziehung stehen, das Tarifwesen und das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen sowie die Statistik.

Dies mag für das Tarifwesen zutreffen, es ist eben ein Teil der Darstellung des Verkehrs. Für das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen sowie für die Statistik liegt die Sache anders. Von dem weitaus größten und schwierigsten Gebiete des Finanzwesens — der wirtschaftlichen Seite des Eisenbahnwesens — kann man ebenso wenig oder ebenso gut sagen, daß es mit dem Verkehr in besonders naher Beziehung steht, wie von vielen anderen Gebieten des Eisenbahnwesens, von den großen bau- und

Digitized by Google

maschinentechnischen Aufgaben, von der allgemeinen Verwaltung usw. Diese irrtümliche Auffassung Cauers ist von bedenklichem Einfluß gewesen auf den ganzen Plan des Werkes, vornehmlich aber den 4. Abschnitt, indem wichtige und minderwichtige Materien als gleichwertig nebeneinander gestellt werden, Unbedeutenderes mit ausführlicher Breite erörtert, dagegen wichtigen Teilen des Dienstbetriebes allzuwenig Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Ein Verzeichnis der benutzten Quellen geht dem Werke vor, als Anhang ist beigefügt eine sehr zweckmäßige „Übersicht wichtiger auf die Verwaltung der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen sowie ihren Betrieb und Verkehr bezüglichen oder Einfluß habenden Gesetze, Verordnungen, Vereinbarungen, Dienstanweisungen usw." Über 500 Vorschriften dieser Art werden hier nach ihrer Überschrift oder kurzen Inhaltsangabe systematisch zusammengestellt. Die Übersicht wird manchem Beamten bei der Arbeit eine Erleichterung insofern bieten, als er mit einem Blick feststellen kann, ob und welche Vorschriften über die jeweilig in Betracht kommende Materie erlassen und wo sie zu finden sind.

Das Gesamturteil über den ersten Band war ein außerordentlich günstiges. Auch bei dem zweiten Bande hat sich der Verfasser mit staunenswertem Fleiß und großem Geschick in den gesamten, so ungemein reichhaltigen Stoff hineingearbeitet. Es ist ihm gelungen, diesen Stoff auch in eine Form zu gießen, die ihn nicht nur genießbar macht, sondern so beschaffen ist, daß jeder aufmerksame Leser, möge er ein Anfänger oder ein mit dem Stoff vertrauter Praktiker sein, an dem Buch seine Freude haben und es stets gern zur Hand nehmen wird. Der Inhalt erschöpft dabei bis in die kleinsten Einzelheiten das ganze große Verkehrsgetriebe, man wird kaum eine der zahlreichen Bestimmungen vermissen, die zur Regelung des Verkehrs erlassen sind. Diese Vollständigkeit hat der Verfasser, wie er selbst im Vorwort bemerkt, nur dadurch erreichen können, daß ihm das amtliche Material zur Verfügung stand, und daß außerdem jeder einzelne Abschnitt von praktischen, den Stoff vollständig beherrschenden Beamten nachgeprüft ist.

Die Art der Darstellung ist dieselbe geblieben, wie die des ersten Bandes. Die beiden ersten Abschnitte beginnen mit einer ganz kurzen Darlegung des Gedankengangs und der Aufzählung der — für den Personenverkehr und für den Güterverkehr — maßgebenden Bestimmungen. Dann werden der Reisende und das Gut von dem Antritt bis zur Beendigung des Reiseweges begleitet und alle Vorgänge dargestellt, die unterwegs sich ereignen können. Das hat den Verfasser mit Recht nicht abgehalten, einzelne Kapitel einzuschalten, in denen gewisse Gegenstände

Digitized by Google

selbständig behandelt werden, so z. B. das zweite Kapitel des ersten Abschnittes über die Fahrtausweise im Personenverkehr, die Kapitel 7 bis 9 in dem zweiten Abschnitt. Der dritte Abschnitt, die Tarife, mußte naturgemäß anders angelegt werden. Er beginnt mit zwei Kapiteln, in denen rein wissenschaftlich die Grundbegriffe und Grundlagen sowie die Bildung der Tarife dargestellt werden, es folgt eine Übersicht über die geschichtliche Entwicklung der Gütertarife in Deutschland und eine Schilderung der bestehenden Gütertarife und der für ihre Weiterbildung getroffenen Einrichtungen. Die Einzelheiten der Personentarife werden in dem ersten Abschnitt, hauptsächlich im Kapitel über die Fahrtausweise mit behandelt. Bei seinen wissenschaftlichen Ausführungen hat sich der Verfasser mit anerkennenswertem Eifer in die ihm bei seinem Bildungsgang als Bau- und Betriebstechniker fern liegenden Gebiete der reinen Volkswirtschaftslehre versenkt. Er hat die grundlegenden Werke von Wagner, Sax, Ulrich, Rank, Launhardt u. a. durchgearbeitet und vermag eine vielen Lesern gewiß willkommene Übersicht über die herrschenden Theorien zu geben, ohne selbstverständlich wesentlich neue Ansichten aufzustellen und aufstellen zu wollen. Und um das hier gleich hinzuzufügen, auch in dem Abschnitt über den Güterverkehr bringt Cauer mehrfach kurze Erörterungen mehr oder weniger streitiger Fragen aus dem deutschen und dem internationalen Eisenbahnfrachtrecht und hat sich in die wissenschaftlichen Arbeiten über diese Fragen — die Kommentare von Gerstner, Rosenthal usw. — vertieft. Ein weiterer Beweis, wie ernst er seine Aufgabe aufgefaßt und wie gründlich er ihr gleichsam zu Leibe gegangen ist.

Ein Buch, wie das vorliegende, will gelesen, will fleißig benutzt sein; es ist, wie in der Vorrede zutreffend bemerkt, bestimmt, dem Anfänger ein Wegweiser, dem bewährten Beamten ein Nachschlagebuch zu sein. Es muß also unbedingt zuverlässig in seinen Angaben, es muß vollständig und erschöpfend sein. Diesen beiden Anforderungen entsprechen wohl unbedingt die drei ersten Abschnitte. Der Beurteiler kann sich daher darauf beschränken, ihren Inhalt kurz anzugeben. Es hat keinen Zweck, einzelne Punkte herauszuheben, in denen man den Ansichten des Verfassers nicht voll zustimmen kann. Der erste Abschnitt beginnt mit einer Darstellung der Grundbedingungen des Personenverkehrs, Voraussetzungen der Personen- und Gepäckbeförderung für die Eisenbahnen und den Reisenden, Ausführung der Beförderung, Haftung der Eisenbahnen, Ordnungsvorschriften. Es folgt das bereits erwähnte Kapitel über die Fahrtausweise, in dem diese mit einer Vollständigkeit und Klarheit, unter Beifügung vorzüglich ausgeführter Muster aller Fahrkartensorten geschildert werden, wie das u. W. bisher nirgends geschehen ist. Im dritten Kapitel

Digitized by Google

wird dann an der Hand der Verkehrsordnung die Ausführung der Personenbeförderung, im vierten die Beförderung des Reisegepäcks dargestellt. Sehr eingehend werden dabei insbesondere auch die Personenbahnhöfe unter Beifügung von zahlreichen Grundrißzeichnungen (S. 87 ff.) und ebenso später die Güterbahnhöfe (S. 213 ff.) beschrieben. Das letzte Kapitel des ersten Abschnitts behandelt die Buchführung und Rechnungslegung bei dem Personen- und Gepäckverkehr. Für den Güterverkehr findet sich diese Darstellung im zehnten Kapitel des zweiten Abschnitts. Dieser zweite Abschnitt bespricht im ersten Kapitel die Grundbedingungen der Güterbeförderung, im zweiten Kapitel die Behandlung der Güter auf der Versandstation (Frachtbrief, Anlagen für die Abfertigung der Güter, Auflieferung der Stückgüter und der Wagenladungsgüter). Es folgt die Behandlung der Güter bei der Beförderung (drittes Kapitel) und auf der Empfangsstation (viertes Kapitel). Im fünften Kapitel werden die Abweichungen von der regelmäßigen Beförderung und Ablieferung der Güter geschildert (Fahrtunterbrechungen, andere Verfügungen vom Absender oder Empfänger, Transport- und Ablieferungshindernisse usw.). Im sechsten Kapitel wird die Eilgutbeförderung, im siebenten die Beförderung von lebenden Tieren, Leichen, Fahrzeugen und den anderen zahlreichen Gegenständen dargestellt, für die besondere abweichende Bestimmungen gelten. Das achte Kapitel bespricht mit großer Ausführlichkeit die Haftungsfrage, das neunte die Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften. Unter den polizeilichen Vorschriften sind alle die Reichs- und Landesgesetze aufgeführt, die neuerdings vom Versender und der Eisenbahn bei Auflieferung und Beförderung gewisser Gegenstände zu beachten sind. Im Schlußkapitel wird der Übergang der Güter nach und von Kleinbahnen in seinen Grundzügen dargestellt.

Der Inhalt des dritten Abschnittes (Tarifwesen) ist bereits kurz angegeben. Besonders beachtenswert erscheint darin die Beschreibung der bestehenden Tarife und die bis zur unmittelbaren Gegenwart fortgeführte Darstellung der verschiedenen Einrichtungen, die für das Deutsche Reich, die internationalen Verbände und die preußischen Bahnen zur regelmäßigen Fort- und Weiterbildung der Tarife getroffen sind. Diese Darstellungen ergänzen in glücklicher Weise die grundlegenden Abschnitte des Ulrichschen Buchs, das sich u. W. zum erstenmal mit diesem Gegenstande beschäftigt hat.

Die ganze Darstellung beruht auf den für den deutschen und den internationalen Verkehr geltenden Gesetzen, Staatsverträgen, Verordnungen und den zahlreichen Vereinbarungen, die auf Grund dieser Bestimmungen von den Eisenbahnen getroffen, den Verfügungen, die von den maßgebenden Behörden erlassen sind. Diese Teile des Buchs haben daher

Digitized by Google

nicht nur für die preußisch-hessischen Staatsbahnen, sondern für alle übrigen deutschen Eisenbahnen, ja für den gesamten mitteleuropäischen Verkehr, ihre Bedeutung und ihren praktischen Wert.

Bei aller Anerkennung dieser Vorzüge des Buchs können wir nicht ganz verschweigen, daß uns das Studium dieser Abschnitte des zweiten Bandes den Eindruck hinterläßt, daß der Verfasser den gesamten Stoff nicht so vollkommen beherrscht, wie den des ersten Bandes. In diesem hatte man durchaus die Empfindung, daß ein mitten im Leben stehender Praktiker seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen mit wissenschaftlichem Ernst vorträgt. Im zweiten Band bewundert man den Fleiß des Verfassers beim Eindringen in dieses andere Gebiet, aber das Gebiet ist eben doch ein fremdes, durch eigene Tätigkeit dem Verfasser nicht vertrautes.

Diese Unvollkommenheit kommt in nicht ganz unbedenklicher Art zur Erscheinung in dem vierten Abschnitt. Es ist oben bereits darauf hingewiesen, wie anfechtbar die Betrachtung des Etats-, Kassen- und Rechnungswesens unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs erscheint, wie dies zu ungleichmäßiger Behandlung verschiedener Gebiete führt. Wir müssen dies hier noch näher begründen. Der vierte Abschnitt behandelt zum Beispiel im 1. Kapitel auf noch nicht 30 Druckseiten „die Wirtschaftsführung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung". Diesem wichtigen Kapitel wird nicht bloß gleichwertig als 3. Kapitel, sondern sogar in einer Breite von über 50 Druckseiten „die endgültige Verwirklichung der Verkehrseinnahmen" behandelt. Unter dieser letzteren, dem Verwaltungs- und Finanzfache übrigens nicht geläufigen Bezeichnung hat man dabei nichts weiter zu verstehen, als die rechnerischen Prüfungs- und Abrechnungsarbeiten der Verkehrskontrollen und Verkehrsabrechnungsbureaus. Eine so ungleiche Behandlung mußte natürlich dahin führen, daß die Wirtschaftsführung, also die Aufstellung des Haushalts, die wirtschaftliche Verwendung der Ausgabefonds, die dabei nötige Tätigkeit aller Verwaltungs- und Dienststellen sowie Beamten, die ökonomische Beschaffung, Abnahme, Kontrolle und Verwendung des Materials, die zweckmäßige Einteilung des Dienstes und dergleichen mehr nur in den Grundrissen an der Hand der einschlägigen Teile der Finanzordnung geschildert werden konnten, teils sogar trotz ihrer Wichtigkeit ganz übergangen werden mußten. So heißt es auf S. 627: „Im übrigen erstreckt sich die Prüfung der Wirtschaftlichkeit seitens der königlichen Eisenbahndirektionen namentlich auch auf die Kontrolle des Personalbedarfs nach den von den Inspektionen berichteten Abschlusszahlen und auf die Kontrolle des Verbrauchs an Materialien, Drucksachen und Inventarien." Kürzer lassen sich so wichtige Gebiete allerdings nicht abtun.

Digitized by Google

Ganz anders ist die Darstellung in dem 3. Kapitel geartet. Fast unter wörtlichem Abdruck aller einschlägigen Bestimmungen der Abfertigungsvorschriften, der Verkehrskontrollordnungen und der sonstigen allgemeinen Anordnungen werden unter Beigabe von Abdrücken der denkbar einfachsten Übersichten, Zusammenstellungen und Listen, vielfach mit probeweisen Eintragungen, die einfachsten rechnungsmäßigen Vorgänge geschildert, die, gerade weil sie so einfach und regelmäßig sind, bis in alle Einzelheiten bereits in den Dienstordnungen festgelegt sind. Cauer will eben in dieser Beziehung „dem Leser ein tunlichst abgerundetes und verständliches Bild bieten". Es ist, wie wir bereits bemerkt haben, unzweifelhaft ein Vorzug des Cauerschen Werkes, daß der Verfasser die dienstlichen Vorgänge an der Hand des Dienstbetriebes, wie er sich in Wirklichkeit abwickelt, darstellen will. Aber er geht bei der Durchführung dieses Grundsatzes bei allen den Materien zu weit, die in einer rechnungsmäßig-mechanischen Tätigkeit bestehen und in ihren kleinsten Einzelheiten nur für die damit jahraus jahrein beschäftigten Beamten Interesse haben. Darstellungen, wie die der „Verwirklichung der Verkehrseinnahme" sind daher in der Tat überflüssig. Die Mitteilung der Aufgaben und Einrichtungen des Kontroll- und Abrechnungswesens in seinen Grundzügen hätte vollauf genügt. Soll doch auch bei den Dienstprüfungen der mittleren Beamten nicht sowohl auf das Abfragen der einzelnen Übersichten und ihrer Spaltenüberschriften, sondern vielmehr darauf gehalten werden, daß den Prüflingen der Zweck der Kontroll- und Abrechnungsarbeiten und die Grundzüge des Verfahrens bekannt sind. In einem Ministererlaß, der sich mit der einheitlichen Gestaltung des Unterrichts an den für mittlere Beamte, insbesondere für Dienstanfänger eingerichteten Eisenbahnschulen befaßt, wird bemerkt, der ausgearbeitete Leitfaden entspreche insofern nicht seinem Zweck, als es sich um die wörtliche Wiedergabe eines großen Teils der Abfertigungsvorschriften, der Verkehrskontrollordnungen und sonstiger dienstlichen Vorschriften handle. Eine solche Darstellung sei überflüssig; eine kurze Belehrung über die Haupttätigkeit der Kontrollen sei ausreichend. Das gleiche Urteil paßt für die Darstellung im Cauerschen Werke.

Ähnlich umfangreich ist die Darstellung im zweiten Kapitel des vierten Abschnitts „die besonderen Einrichtungen der einzelnen Kassen". Auch hier eine zum Teil anders gruppierte, meistens aber wörtliche Wiedergabe der in der Finanzordnung abgedruckten Kassenordnungen, hier und da mit Anmerkungen aus Sondererlassen, mitunter auch über unbedeutende Vorgänge versehen, deren Regelung die Kassenordnungen nicht für nötig erachtet haben.

Diese ungleiche Behandlung des bearbeiteten Stoffes beeinträchtigt den

Digitized by Google

Wert dieses Abschnitts des Werkes erheblich. Nach unserer Auffassung würde eine übersichtliche Darstellung der Grundsätze des Dienstbetriebes bei den einzelnen Stellen der Verwaltung vor der von dem Verfasser beliebten minutiösen Einzeldarstellung den Vorzug verdienen. Vielleicht benutzt der Verfasser bei einer neuen Bearbeitung seines Werkes die oben erwähnten, für den Unterricht an den Eisenbahnschulen verfaßten amtlichen Leitfäden, um aus den Dienstordnungen, die natürlich die gesamte Diensthandhabung ohne Rücksicht auf ihre Bedeutung und Tragweite behandeln, das wesentliche herauszuschälen und übersichtlich zusammenzustellen. Dann wird auch die Darstellung der rein rechnerischen Teile des Dienstbetriebes weiteren Kreisen — auch höheren — willkommen sein.

Auf Seite XXXVI erwähnt zwar der Verfasser bei den Ergänzungen, daß voraussichtlich binnen kurzem die Vorschriften über Buchführung und Rechnungslegung beim Güterverkehr eine grundsätzliche Änderung erfahren werden. Es handelt sich um den Versuch, die Frachtkarte im Abfertigungsdienst zu beseitigen, der bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im Werke ist, wie die württembergischen Staatsbahnen schon seit 2 Jahren im innern Verkehr keine Frachtkarte mehr verwenden. Mit dieser Maßnahme ändert sich die Gesamtbuchführung und Rechnungslegung der Abfertigungsstellen so gründlich, daß von der ganzen Darstellung auf S. 447 bis 473 des Cauerschen Werkes nicht viel mehr brauchbar sein wird.

In der Cauerschen Darstellung der Buchführung und Rechnungslegung beim Güterverkehr will uns ferner die Einteilung der bei den Abfertigungsstellen zu führenden Bücher in 3 oder eigentlich 4 Gruppen nicht als zweckmäßig und folgerichtig scheinen. Cauer bezeichnet das Abrechnungsbuch als Hauptbuch, das Frankaturbuch, das Empfangskontrollbuch, Nachnahmebuch als Grundbücher, das Barkassenbuch, das Frachtstundungsbuch und die Verrechnungskarten als Kassenbücher und die sonst noch vorgeschriebenen Bücher und Listen „als Bücher für durchlaufende Beträge“. Gerade der Ausdruck Grundbücher für Frankaturbücher u. dgl. will uns nicht gefallen. Als Grundbücher bei der Abfertigungsstelle kann man eigentlich nur das Kassenbuch und die Rechnung bezeichnen. Alle anderen Bücher dienen nur dazu, bei größerem Verkehr die Übereinstimmung zwischen diesen beiden Büchern zu erleichtern. Wären die Einzelposten nicht so zahlreich, daß die unmittelbare Vergleichung Schwierigkeiten verursachte, so wären alle anderen Bücher und Listen überflüssig. Es geht dies am besten daraus hervor, daß bei dem Versuche eines neuen vereinfachten Abrechnungsverfahrens unter Beseitigung der Frachtkarte das Frankaturbuch, das Nachnahmehülfsbuch sowie das Hülfskontrollbuch ganz wegfallen und die Eintragungen in

Digitized by Google

die übrigen Bücher erheblich vermindert werden. Auch die Darstellung auf S. 467, wo von einer Abrechnung der Abfertigungsstellen mit der Verkehrskontrolle 2 und mit der Hauptkasse gesprochen wird, will uns nicht ganz richtig erscheinen. Die Abfertigungsstellen rechnen nur mit der Hauptkasse ab, während die Verkehrskontrolle berufen ist, die Richtigkeit der Ablieferungen der Güterkassen an die Hauptkasse zu prüfen.

Im ersten Kapitel des vierten Abschnitts erwähnt Cauer kurz auch die preußisch-hessische Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft und die Verwaltung der Main—Neckar-Eisenbahn. Es werden nur wenige auf die finanzielle Seite bezügliche Vorschriften der Staatsverträge angeführt. Auf die rechtlichen Grundlagen der staatlichen Regelungen und auf die Form der Verwaltungseinrichtungen, auch soweit es sich um die reinen Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten der Eisenbahnlinien in Hessen und Baden, insbesondere um das Fahrplan- und Tarifwesen handelt, wird nicht näher eingegangen. Ferner ist zur S. 609 darauf aufmerksam zu machen, daß der preußische Eisenbahnetat sich nicht bloß auf die preußisch-hessische Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft, sondern auch auf die Main—Neckar-Eisenbahn erstreckt, die ja auch nach dem neuen Staatsvertrage als gemeinsames Unternehmen von Hessen, Baden und Preußen fortbesteht.

In der Darstellung der verschiedenen Bedeutung der Eisenbahnkassen auf S. 631 ff. wäre wohl zweckmäßig darauf aufmerksam zu machen gewesen, daß die Eisenbahnhauptkasse der obersten Revisionsstelle, also der königl. Oberrechnungskammer, selbständig Rechnung legt. Grade dadurch erscheint sie in ihrer Stellung unter den Eisenbahnkassen besonders gehoben. Was unter der Kontrolle und Ermittlung der Einnahmen der Inspektionen auf S. 624 ff. verstanden werden soll, ist nicht recht erfindlich, da die Inspektionen keine Einnahmen verwalten. Bei den Ausgaben wäre wohl zweckmäßig anzuführen gewesen, daß den Inspektionen Geldbeträge zur Bewirtschaftung nur in geringem Umfange überwiesen werden. Eine der wichtigsten Aufgaben der Inspektionen auf wirtschaftlichem Gebiet besteht darin, daß sie den Kopfetat (die Zahl der in den einzelnen Dienstgruppen zu beschäftigenden Beamten und Arbeiter) innehalten, und daß sie im Verbrauch der Materialien, für die sie ebenfalls keine Geldmittel besitzen, nach der Menge und Beschaffenheit wirtschaftlich verfahren.

Bei der Darstellung der Einrichtungen der Eisenbahnhauptkassen auf S. 650 ff. hätte wohl noch zweckmäßig der Unterschied zwischen den eigentlichen Kassenbüchern und den Büchern (Manualen) der Buchhalterei hervorgehoben werden können. Nur aus äußern Gründen ist bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung die Buchhalterei mit der Kasse

Digitized by Google

vereinigt. Da sie nicht bloß die Einnahmen und Ausgaben systematisch nachweisen soll, sondern auch insbesondere den wirklichen Eingang der Einnahmen mit überwachen soll, so könnten ihre Geschäfte auch ebensogut einer neben der Hauptkasse bestehenden anderen Dienststelle, beispielsweise einem Direktionsbureau übertragen werden.

Sehr willkommen sind die Mitteilungen über die Handhabung der Statistik. Cauer unterscheidet Gesamtstatistik und Teilstatistik. Er hat vieles zusammengetragen und erwähnt dabei nicht bloß Werke, die öffentlich erscheinen, sondern auch solche, die nur im innern Geschäftsbetrieb der Staatseisenbahnverwaltung benutzt werden. Es wird dabei auch kurz auf die Entwicklung der statistischen Angaben eingegangen. Vollständig ist indessen die Sammlung noch nicht; für eine spätere neue Bearbeitung werden u. a. noch folgende Statistiken in Betracht kommen:

1. Monatliche Betriebsergebnisse der deutschen Eisenbahnen.

Bis einschließlich März 1902 erhielt das Reichseisenbahnamt die erforderlichen Unterlagen auf Grund der „Anleitung zur Aufstellung der monatlichen Nachweisungen über die Ergebnisse des Betriebes der Eisenbahnen" (Verfg. d. R.-E.-A. vom 15. November 1896) von den Eisenbahndirektionen unmittelbar. Seitdem werden sie auf Grund einer Vereinbarung mit dem Reichseisenbahnamt im Ministerium auf Grund der „Nachweisungen der Betriebsergebnisse" (Anl. 11 F. O. I) zusammengestellt und dem Reichseisenbahnamt zugesandt. Diese Statistik enthält die vorläufig festgestellten Einnahmen des laufenden Jahres im Vergleich zu denen des Vorjahres und zurückgeführt auf Betriebseinheiten. Außerdem enthält sie Angaben über das Anlagekapital, das Aktienkapital und dessen Verzinsung.

2. Zusammenstellung der Unfälle beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluß der Werkstätten).

Nach Maßgabe der „Vorschriften über die Meldung der Eisenbahnunfälle an das Reichs-Eisenbahn-Amt und ihre Aufnahme in die Statistik" (Erlaß des R.-E.-A. vom 26. Mai 1898) haben die königl. Eisenbahndirektionen allmonatlich dem Reichs-Eisenbahn-Amt und — nach § 24 der Dienstvorschrift für das Meldeverfahren usw. bei Unfällen (Verwaltungs-Vorschriften S. 428 ff.) — auch dem Ministerium Nachweisungen über die beim Betriebe vorgekommenen Entgleisungen, Zusammenstöße und sonstigen Betriebsunfälle einzureichen. Diese Nachweisungen werden vom Reichseisenbahnamt ebenfalls monatlich zusammengestellt und veröffentlicht.

3. Zählblättchen über Selbstmorde.

Über etwa im Bereich der Eisenbahnverwaltung vorgekommene Selbstmorde von Bediensteten, Reisenden oder dritten Personen sind auf

den hierzu vom Statistischen Bureau in Berlin überwiesenen Zählblättchen von den Stationsvorständen oder den Bahnmeistern die vorgeschriebenen Angaben zu machen. Die Zählblättchen sind unverzüglich dem Kreisarzte zu übersenden (§ 23 der Dienstvorschrift für das Meldeverfahren V. V. S. 443).

4. Nachweisung der auf den deutschen Eisenbahnen (ausschließlich der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen.

(Wird für jede Fahrplanperiode im Zusammenhang im Reichs-Eisenbahn-Amt aufgestellt.) Die Direktionsbezirke der preußisch-hessischen Staatsbahnen sind in der Nachweisung einzeln aufgeführt; es erscheinen Schnellzugverspätungen über 10 Minuten, Personenzugverspätungen über 20 Minuten und Verspätungen der gemischten Züge über 30 Minuten.

5. Statistische Mitteilungen. Herausgegeben im königl. preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten. (Seit 1895.) Erscheint monatlich. Als Manuskript zum Dienstgebrauch gedruckt.

Ihr Inhalt zerfällt in A. Allgemeine Eisenbahnstatistik; B. Verkehrsstatistik; C. Statistik von Handel, Industrie und Landwirtschaft; D. Verschiedenes.

Wir haben auch diese Bedenken, die sich hauptsächlich auf den vierten Abschnitt beziehen, den Lesern nicht vorenthalten dürfen, müssen nun aber noch einmal hervorheben, daß wir das Cauersche Werk — dessen zweiter Band übrigens auch für sich allein eine selbständige Bedeutung hat — für eine in jedem Fall eachtenswerte Erscheinung auf dem Gebiete der Eisenbahnliteratur halten, deren Beschaffung und fleißige Benutzung den Eisenbahnern nur angelegentlichst empfohlen werden kann.

Dr. A. v. d. Leyen und *W. Hoff.*

Migulin, P. P., Doktor des Finanzrechts, ordentlicher Professor an der Universität Charkow. Unsere neueste Eisenbahnpolitik und die Eisenbahnanleihen (1893—1902). Charkow 1903. Gagarin S. S. III, 396 u. VI. (In russischer Sprache.)

Der Verfasser, dessen vornehmstes Arbeitsgebiet die Erörterung des russischen Finanz-, Bank- und Kreditwesens bildet, hat sich seit dem Jahre 1899 die Aufgabe gestellt, die Entwicklung des russischen Staatskredits vom Jahre 1769 bis 1902 zu verfolgen und zur Darstellung zu bringen. Die Frucht dieser Tätigkeit ist ein umfangreiches dreibändiges Werk, dessen erster Band die Zeit von 1769—1886 und dessen zweiter das Ministerium J. A. Wyschnegradskis, 1887—1892 behandelt. Der dritte Band, der sich mit dem Ministerium Wittes beschäftigt, umfaßt bis jetzt

Digitized by Google

drei Abteilungen, denen in kürzester Zeit noch zwei weitere folgen werden, und zwar:

1. Die Operationen der Konvertierung, 1893—1902;
2. Die Reform der Geldwährung und die mit ihr verbundenen Operationen;
3. die Eisenbahnanleihen und die Eisenbahnpolitik, 1893—1902.

Die dritte Abteilung des III. Bandes bildet unter dem eingangs genannten Titel auch ein selbständiges Werk. Es zerfällt in drei Abteilungen mit folgendem Inhalt:

I. Die Privateisenbahngesellschaften in den Jahren 1893—1902 (S. 1—193);

II. Der Ankauf der Privatbahnen durch den Staat (S. 194—279);

III. Die Staatsbahnen und ihre wirtschaftlichen Verhältnisse in den Jahren 1893—1902 (S. 280—360).

I. Nach einem kurzen geschichtlichen Überblick, in dem auch das System der garantierten Anleihen, sodann das der konsolidierten Anleihen berührt, ferner der Einfluß des russisch-türkischen Krieges auf den Eisenbahnbau in Rußland erörtert wird und die Politik N. H. Bunges und J. A. Wyschnegradskis eine, wie es mir scheint, durchaus treffende Beurteilung erfährt, geht der Verfasser zu einer Besprechung der von den einzelnen Eisenbahngesellschaften aufgenommenen Anleihen über. Wir ersehen daraus, daß unter dem Ministerium Witte das System der garantierten Anleihen in erhöhtem Maße zur Anwendung gelangt ist, derart, daß, obwohl bis zum Jahre 1902 bereits mehr als 35 000 Werst Eisenbahnen vom Staate gebaut oder erworben waren, doch außerdem mehr als 17 000 Werst Privatbahnen in Betrieb gesetzt werden konnten. Im Verlaufe der letzten zehn Jahre sind von 11 Privatbahngesellschaften 51 garantierte Anleihen erhoben worden, die teils im Inlande, teils im Auslande untergebracht wurden. Der Finanzminister Witte ist ein Anhänger des Staatsbahnsystems. Wenn nun aus der verstärkten Heranziehung des in- und ausländischen Kapitals zum Eisenbahnbau und -betriebe ein Schluß gezogen werden darf, so ist es nur der, daß die Finanzlage des russischen Staates auch heute noch nicht den Übergang zum reinen Staatsbahnsystem gestattet. Wie die bisherige Entwicklung des Eisenbahnwesens in den europäischen Festlandsstaaten gezeigt hat, sind nur Staaten mit geordneten und gesicherten Finanzen imstande, Bau, Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen zu übernehmen. Rußland aber gehört noch nicht zu diesen Ländern. Ob das nun zu bedauern ist oder nicht, soll hier nicht näher erörtert werden. Die Tatsache bleibt jedenfalls bestehen, daß Rußland unter den gegenwärtigen Verhältnissen voraussichtlich auf

Digitized by Google

lange Zeit hinaus des Privatkapitals beim Ausbau seines Eisenbahnnetzes nicht wird entraten können. — Von besonderem Interesse sind die Ausführungen Migulins darüber, daß in der Zeit von 1895—1898 vorzugsweise der deutsche, sodann auch der holländische, teilweise der englische Geldmarkt aufgesucht wurde, der französische dagegen garnicht; weiterhin die Schilderung der Geld- und Handelskrisis, die sich in der zweiten Hälfte des Jahres 1898 über Westeuropa erstreckte, und ihr Einfluß auf den russischen Markt; ferner erscheint beachtenswert, daß in den Jahren 1899—1901 sechs Eisenbahngesellschaften ihre Anleihen bei den Sparkassen machen konnten. Die Gesamtsumme der garantierten Eisenbahnanleihen in den Jahren 1893—1901 betrug:

	im Betrage von Rubel
1. 20 garantierte 4 %ige Anleihen, in ausländischer Valuta	452 004 370
2. 5 garantierte 4½ %ige Anleihen, in russischer Valuta	101 640 000
3. 26 garantierte 4 %ige Anleihen, in russischer Valuta	316 605 000
zusammen	870 249 370

Sehr ausführlich behandelt der Verfasser auf S. 44—54 die Verhältnisse der Ostchinesischen Eisenbahngesellschaft, ihre Anleihe im Jahre 1897, die staatlichen Darlehen an diese Gesellschaft, die konsolidierte Eisenbahnrente im Jahre 1901 und die chinesische Anleihe im Jahre 1902. — Nachdem der Verfasser die Anleihen der verschiedenen Gesellschaften im Zusammenhange behandelt hat, geht er zu einer eingehenden Würdigung der vom Staate den Gesellschaften gegenüber beobachteten Haltung über, bespricht die Konzessionserteilungen an neugegründete Unternehmungen, deren Erweiterung, finanzielle Verhältnisse, Unterstützung durch die Staatskasse, das von ihnen aufgebrachte Kapital, gibt auf S. 147 ein Bild von dem Wirtschaftsergebnis von neun Privatbahngesellschaften von 1892—1900, auf S. 150 eine tabellarische Übersicht von den Zuzahlungen der Staatskasse an die Privatgesellschaften und bespricht schließlich die Ziele, die die Regierung mit ihrer neuesten Eisenbahnpolitik verfolgt. Wir ersehen daraus, daß das gegenwärtige Bestreben der Regierung darauf gerichtet ist, das Eisenbahnnetz rasch zu vergrößern, ohne der Staatskasse neue Opfer aufzuerlegen, daß sie in diesem Bestreben wieder das System der garantierten Anleihen bevorzugt, die unmittelbar von der Regierung ausgegeben werden, daß sie endlich — nach Ansicht Migulins — auch aus rein ideellen Gründen den privaten Unternehmungsgeist fördern will, der allerdings in Rußland selber nur wenig entwickelt ist. Am Schlusse des ersten Kapitels (S. 175—193) wird die Frage der Zufuhrbahnen in sehr ausführlicher und lichtvoller Weise behandelt. Wer sich mit diesem

Digitized by Google

Gegenstand eingehender beschäftigt hat, wird sich gewiß erinnern, daß es ein Deutsch-Russe, Fr. Hoch, gewesen ist, dem das Verdienst gebührt, die Anregung zu einer eindringlichen Behandlung dieser Nebenbahnen gegeben zu haben. Der Verfasser bespricht die Unzulänglichkeit dieser Bahnen, ferner den Mangel an Chausseen, wirft die Frage auf, was denn eigentlich bisher für die Entwicklung der Chausseen getan worden ist, und gibt, nach Besprechung der einzelnen „Gesellschaften für Zufuhrbahnen", auf S. 191 eine Übersicht über ihre bisherige Entwicklung. In den Jahren 1898—1902 wurden im ganzen 2 128 Werst derartiger Zufuhrbahnen gebaut, von denen 266 Werst die russische Normalspur, die übrigen aber Schmalspur hatten. Mit vollem Recht behauptet der Verfasser, daß die Entwicklung dieser Zufuhrbahnen den einzelnen Gesellschaften nicht dringend genug ans Herz gelegt werden kann. Von dem richtigen und sorgfältigen Ausbau dieser Zufuhrwege hängt tatsächlich die weitere gedeihliche wirtschaftliche Entwicklung des Zarenreiches ab.

II. Im zweiten Kapitel (S. 194—274) werden zunächst in zeitlicher Aufeinanderfolge die Eisenbahnen behandelt, die in der Zeit von 1893—1902 an den Staat gefallen sind. Daß diese An- oder Rückkäufe nicht immer ohne Meinungsverschiedenheiten mit den Aktionären erfolgten, sehen wir bei dem Übergange der Eisenbahn Moskau—Kursk, der Baltischen Eisenbahn, der Donetzbahn, der Südwestbahnen u. a. Die Verkaufsbedingungen werden bei jeder einzelnen Eisenbahn selbständig behandelt, die Widerstände, die bei dem Übergange der Privatbahnen von den betreffenden Ministerien zu überwinden waren, werden eingehend geschildert. Jedenfalls erkennen wir die Schwierigkeiten, die sich hierbei sowohl für die Regierung, als für die Privatbahnen ergaben; wie das im übrigen auch bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen in den mitteleuropäischen Staaten der Fall gewesen ist, jedoch mit dem großen Unterschiede, daß die Stellung des Staates, z. B. in Preußen, den Privatgesellschaften gegenüber von vornherein eine ungleich klarere und festere gewesen ist, als in Rußland. Als Ergebnis des Rückkaufes ergibt sich für die Zeit von 1893 bis 1900 folgendes Bild:

Es wurden vom Staate erworben 14 105 Werst.

Ihr garantiertes Aktienkapital betrug	312 378 789 Rbl.
die garantierten jährlichen Zahlungen betrugen	15 740 859 „
die vom Staate ausgegebenen Obligationen „	463 277 952 „
wofür jährlich bezahlt werden müssen . . .	19 008 551 „
es wuchsen somit die Verbindlichkeiten der Staatskasse um 48,3 %	150 899 163 „
die jährlichen Zahlungen um 20,7 % . . .	3 267 693 „
außerdem wurden beim Ankaufe noch bar gezahlt	11 416 045 „

Digitized by Google

Gleichzeitig gingen beim Ankaufe dieser Bahnen die Schulden der betreffenden Gesellschaften auf den Staat über. Es waren dies im ganzen aus 31 (4 %-, 4½ %-, 5 %igen) Anleihen . . . . . 417 522 487 Rbl., wofür jährlich gezahlt wurden . . . . . 20 028 068 „ .

Wir erfahren weiterhin, welchen Veränderungen diese übernommenen Schulden nach dem Rückkaufe unterworfen wurden, woher die Mittel genommen wurden, um die Gesellschaften zu entschädigen, was sodann noch übrig blieb für die Verwaltung der Eisenbahnen. — Bei der Würdigung der Verdienste des Finanzministers S. J. Witte sagt Migulin:

> „Im allgemeinen erscheint der Rückkauf der Privatbahnen unter S. J. Witte als eines der glänzendsten Ruhmesblätter in der Geschichte unserer Finanzen (zugleich mit den Konvertierungsoperationen der Jahre 1893—1898 und mit der Reform der Geldwährung 1895—1899). In den Händen des Staates wurde, in Übereinstimmung mit den Forderungen der nationalökonomischen Theorie und der westeuropäischen Praxis, ein ungeheures Eisenbahnnetz vereinigt, das den Mittelpunkt Rußlands mit dem Baltischen, Schwarzen und Weißen Meere und mit den wichtigsten Punkten des östlichen und westlichen Rußland verbindet: in diesem Netze befinden sich die wichtigsten und einträglichsten Linien unserer gesamten Eisenbahnanlagen. Bei den Privatgesellschaften verblieben nur die Linien von untergeordneter Bedeutung."

Am Schlusse des Kapitels erörtert der Verfasser die Mängel, die den Rückkaufsoperationen anhafteten, wobei die ausländischen Spekulanten nicht gerade sehr glimpflich behandelt werden.

III. Im dritten Kapitel (S. 280—360), ist ein sehr großer Raum der Sibirischen Eisenbahn gewidmet (S. 280—313). Der Verfasser erwähnt den Beginn des Baues, die feierliche Eröffnung der Arbeiten in Wladiwostok, die Bildung des Komitees für die Sibirische Eisenbahn, das erste Projekt und den ersten Kostenanschlag. Von besonderem Interesse für uns erscheinen die Einzelheiten über die Abänderung der ursprünglichen Baupläne, über die Berechnung der Zufuhren für die Sibirische Eisenbahn und die Überschreitung des Voranschlages während des Baus. Die strategische und wirtschaftliche Bedeutung der Sibirischen Eisenbahn wird in Verbindung mit der Ostchinesischen Eisenbahn besprochen, wie ja diese beiden Schienenwege in jeder Beziehung durchaus auf einander angewiesen sind. Welche Hülfsunternehmungen ins Leben gerufen wurden, um den Bau und Betrieb der Sibirischen Eisenbahn zu fördern, erfahren wir auf S. 302—305. Im Anschluß hieran giebt Migulin eine Übersicht der bisher erschienenen Literatur, betreffend die Sibirische Eisenbahn, in

Digitized by Google

welcher die selbständigen Werke von Kulomsin, Sselichoff, Ssilnitzki und Krahmer (letzterer königl. preußischer Generalmajor) an erster Stelle zu nennen wären. — S. 313—322 folgen weitere Staatsbahnbauten. Nachdem der Verfasser sodann die Aufwendungen für die Verbesserung der Eisenbahnlinien und für die Vermehrung des Betriebsmaterials geschildert hat, gibt er einen kurzen Überblick über die gesamten Kapitalaufwendungen in dem Zeitraume von 1893—1902, über das Elend im inneren Rußland und die industrielle Krisis, und erörtert die Mittel zur Beseitigung der Krisis. — Die Mängel der Staatsverwaltung erblickt Migulin in dem Fehlen einer Instruktion für die Bauunternehmer, in der Übereilung und Ungenauigkeit der Projekte und Untersuchungen. Die Fehler in dem Staatsbetriebe bespricht er S. 327—328 und widmet den Tarifreformen und deren Erfolgen einen breiteren Raum S. 329—339. — Den wertvollsten Abschnitt nicht nur dieses III. Kapitels, sondern des ganzen Werkes überhaupt bilden unzweifelhaft die vortrefflichen Tabellen auf S. 340 ff. Wir entnehmen beispielsweise der Tabelle, die die Betriebsergebnisse sämtlicher Eisenbahnen in den Jahren 1892—1901 enthält, folgende Zahlen:

Am Schlusse des Jahres 1901 waren insgesamt dem Betriebe übergeben . . . . . 53 064 Werst.
hiervon waren in der Zeit von 1892—1901 eröffnet . . . 24 360 „
d. h. 2436 Werst jährlich.

Die Roheinnahmen sämtlicher russischen Eisenbahnen (35 477 Werst Staatsbahnen + 17 587 Werst Privatbahnen) betrugen in den 10 Jahren 1892—1901 . . . . . 4 440 512 686 Rubel,
d. h. im mittleren Jahresdurchschnitt . . . . . 444 051 268 „
Die Rohausgaben betrugen . . . . . 2 776 245 643 „
d. h. im mittleren Jahresdurchschnitt . . . . . 277 624 564 „
Der Betriebskoeffizient . . . . . $61^1/_2$ %
Die Reineinnahme betrug insgesamt . . . . 1 664 267 043 Rubel,
d. h. im mittleren Jahresdurchschnitt . . . . . 166 426 704 „

Mit vielen überaus interessanten Parallelen zwischen den russischen Eisenbahnen und denen der westeuropäischen und nordamerikanischen Staaten hinsichtlich des Baus, der Ausdehnung, Kapitalaufwendung, Einnahmen, Ausgaben und mit der Erörterung der Frage, ob die noch vorhandenen Privatbahnen von dem Staate zu übernehmen seien, schließt der Verfasser dieses Kapitel.

* * *

Es ist ein außerordentlich klares und übersichtliches Bild, das Migulin uns von der russischen Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre entwirft

Digitized by Google

Jedenfalls stimmen wir ihm bei, wenn er am Schlusse seiner Arbeit sagt: „Unsere gesamte Eisenbahnwirtschaft bedarf noch dringender Verbesserungen und auf diesem Gebiete wird noch viel zu tun übrig bleiben.“ Und es ist wohl zu wünschen, daß Rußland, das durch viele Stürme und schwere Krisen in der Entwicklung seiner Eisenbahnen hindurchgegangen ist, endlich in ruhige und sichere Bahnen gelangen möge. Welchen Weg es hierbei zu wählen habe, scheint mir der Verfasser treffend vorgezeichnet zu haben. *Dr. Matthesius.*

Schimpff, Gustav. Hamburg und sein Ortsverkehr. Die städtischen Verkehrsmittel, ihre bisherige Entwicklung und künftige Gestaltung. 48 Seiten in groß 8° mit 11 Abbildungen im Text und 4 Tafeln. Berlin 1903. Julius Springer. Preis ℳ 2,40.

Die vorliegende Schrift ist der Sonderabdruck eines in den Mitteilungen des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen erschienenen Aufsatzes. Sie behandelt die bisherige Entwicklung und künftige Gestaltung der Hamburger Verkehrsmittel. Man wird sie als dankenswerten Beitrag zur Klärung der schwierigen Fragen begrüßen dürfen, die in einer Zeit zu lösen sind, wo Hamburg an einem Wendepunkt seiner Verkehrsentwicklung angelangt ist, wo es gilt, die hochbedeutsame Entscheidung über die Notwendigkeit und die zweckmäßigste Gestaltung eines Stadtbahnnetzes zu treffen.

Die Notwendigkeit, Schnellverkehrsmittel auf eigenem Bahnkörper zu schaffen, springt in die Augen, sobald die Straßenbahnen den an sie gestellten Anforderungen überhaupt nicht annähernd genügen, wie man es z. B. in Berlin zu gewissen Tageszeiten beobachten kann. So schlimm sind die Zustände in Hamburg augenblicklich noch nicht, und deshalb wird von manchen Seiten auch die Notwendigkeit der Erbauung von Stadtbahnen bestritten. Indes nähert sich die Straßenbahn, wie der Verfasser zahlenmäßig nachweist, an einzelnen Stellen des Netzes bedenklich der Höchstgrenze ihrer Leistungsfähigkeit. Wenn man nun auch beabsichtigt, durch Erschließung neuer Gleiswege Abhülfe zu schaffen, wobei man sich sogar vor kostspieligen Straßendurchbrüchen nicht scheut, so wird bei der starken, jährlich etwa 6,5 % betragenden Zunahme des Verkehrs der Zeitpunkt nicht mehr fern sein, wo dieses Mittel versagt und eine Entlastung auf andere Weise nötig wird. Aber auch schon vorher kann die Errichtung von Stadtbahnen zum Bedürfnis werden, wenn nämlich die Stadt derartige Ausdehnungen annimmt, daß die Zurücklegung des Weges von der Wohnung zur Arbeitsstätte zu viel Zeit erfordert. Nun beträgt in Hamburg nach den vorliegenden Untersuchungen der mittlere Zeitaufwand

Digitized by Google

hierfür 43 Minuten, während im allgemeinen als wünschenswerte Grenze 30 Minuten angesehen werden. Infolgedessen muß eine bedeutende Anzahl der Einwohner — vor allem die Hafenarbeiter — auf den Vorzug des Wohnens in den Vororten verzichten. Hierin sind nach Ansicht des Verfassers auch die Gründe zu suchen, weshalb die Lösung der Wohnungsfrage in Hamburg bisher große Schwierigkeiten bereitet hat. Es ist unmöglich, allen Hafenarbeitern in der Nähe der Arbeitsstätte eine gute Wohnung zu schaffen. Eine Abhülfe ist nur möglich durch Erbauung von Wohnungen in den Vororten und gleichzeitig von Schnellverkehrsmitteln, die die Zurücklegung des Weges zwischen Wohn- und Arbeitsstätte in kürzester Zeit ermöglichen. Der Unterschied des Bodenpreises in der Nähe des Hafens und in den weiter draußen liegenden Wohnbezirken ist so groß, daß der Mietspreis in den Vororten vermehrt um die Beförderungskosten immer noch etwa 15 % niedriger sein würde, als am Hafen.

Im letzten Teile werden die verschiedenen Vorschläge zur Verbesserung des städtischen Verkehrs, in erster Linie der Entwurf von Siemens & Halske besprochen; dagegen konnte das von der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg ausgearbeitete Schwebebahnprojekt leider noch nicht berücksichtigt werden.

Die vorliegende Schrift ist mit großer Sorgfalt und mühevollem Fleiß geschrieben. Sie bringt nicht nur eine Reihe interessanter Schlußfolgerungen, sondern auch einen großen Teil des verarbeiteten Stoffes. Sie wird daher für jeden, der Hamburgs Verkehrsverhältnisse genauer studieren will, unentbehrlich sein, aber auch anderen Lesern manche wertvolle Anregung gewähren. *Oder.*

Hehl, R. A., Dr., Oberingenieur in Rio de Janeiro. Eisenbahnen in den Tropen; Spurweiten, Bau und Betrieb. Berlin. 1902. Franz Siemenroth.

Der Verfasser des vorliegenden Werkes hat sich zur Aufgabe gestellt, Anhaltspunkte zu liefern für die günstigste Linienführung von Bahnen in den Tropen, ferner für ihre Veranschlagung, für die Berechnung der Betriebskosten und, gestützt auf diese Grundlagen, für die ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse solcher Bahnen. Er stützt sich dabei auf seine langjährigen Erfahrungen, die er beim Bau brasilianischer Bahnen gemacht hat, und legt seinen Ausführungen bestimmte Verkehrsmengen zugrunde, wie sie in tropischen Landen wohl im allgemeinen zu erwarten sind.

Zunächst legt er dar, daß in den Tropen die Anwendung der Vollspur in der Regel nicht gerechtfertigt ist, daß vielmehr Schmalspurbahnen

Digitized by Google

den Verkehrsverhältnissen vollauf zu genügen vermögen, und erörtert dann die Anlage von Bahnen mit den drei Spurweiten von 1,00 m, 75 und 60 cm, indem er jeweilig die Bau- und Betriebskosten und die Leistungsfähigkeit bei Anwendung der verschiedenen Spurweiten und unter Annahme verschiedener Geländeverhältnisse berechnet und gegeneinander in Vergleich stellt.

Das Werk gliedert sich dabei in drei Hauptteile. Im ersten Teil werden behandelt: Allgemeine Bemerkungen über die Anlage von Eisenbahnen und ihre Spurweiten sowie Kostenangaben und Vergleiche, sowie die Wahl der Spurweite und Kostenvergleiche schmalspuriger Bahnen verschiedener Spurweiten. Im zweiten Teile werden die allgemeinen technischen Vorarbeiten auf dem Felde, deren Kosten und die Aufstellung des Kostenvoranschlages besprochen und im dritten Teile stellt der Verfasser Vergleichsberechnungen von Betriebskosten schmalspuriger Bahnen mit verschiedenen Spurweiten an, faßt die Ergebnisse in Schlußfolgerungen zusammen und gibt noch Erläuterungen für den ganzen von ihm gewählten Entwicklungsgang.

Zweifellos wird das Buch bei der Planung und Entwurfsbearbeitung von Tropenbahnen bei sachkundiger Benutzung von nicht zu unterschätzendem Werte sein können, sein Gebrauch wird aber leider durch verschiedene Mängel erschwert. Zunächst fehlt es an einem ausreichend ins einzelne gehenden, die Seitenzahlen der Unterabschnitte angebenden Inhaltsverzeichnis, und ebenso fehlen Hinweise auf früher und später Gesagtes mit Seitenangaben. Diese Mängel machen sich um so empfindlicher geltend, als vielfach Annahmen nnd Behauptungen, die z. T. mehr oder minder anfechtbar erscheinen, erst später näher begründet werden. Dies gilt namentlich von der im Anfang gegebenen vergleichenden Bewertung der verschiedenen Spurweiten. Weiter zeigt das Buch zahlreiche, z. T. sinnentstellende Druckfehler, u. a. auch in den Berechnungen, und oft, neben Fremdwörtern häßlichster Art, eine schwülstige, unklare und wenig sorgfältige Ausdrucksweise, die das Verständnis nicht erleichtert. Was soll man sich z. B. darunter vorstellen, wenn auf S. 23 gesagt ist: „Unter Zugrundelegung der interessierten Oberfläche . . . . . kann man also die größte Länge einer solchen Bahn bestimmen, die für die 60 cm-Spur zu 66 000 t jährlich angenommen werden könnte usw“; wenn auf S. 33 von „Niveaumauern“ die Rede ist, oder wenn auf S. 79 bemerkt wird: „der lichte Querschnitt beträgt . . . . . 15 bis 16 qm pro lfd. m?“ Und auf ähnliche Redewendungen stößt man nicht selten!

Ohne diese Mängel würde sich das Buch ganz erheblich leichter lesen und durcharbeiten lassen. Wir wollen aber hoffen, daß sich die mit der Planung von Tropenbahnen befassenden Kreise nicht abschrecken

Digitized by Google

lassen, das Werk zu benutzen und daraus Nutzen zu ziehen für ihre Aufgabe und für die Aufschließung und wirtschaftliche Hebung unserer Kolonien, die der Eisenbahnen so dringend bedürfen. *B—m.*

Pernt, Max, Ing., Bau-Adjunkt der k. k. österr. Staatsbahnen. Tafeln zum Abstecken von Kreis- und Übergangsbögen durch Polarkoordinaten. Mit einem Vorworte und Gebrauchsanleitungen von dipl. Ing. Alfred Birk, Professor für Straßen-, Eisenbahn- und Tunnelbau an der k. k. deutschen technischen Hochschule in Prag. XVI S. und S. 1 bis 128 in 8° mit 12 Figuren. Wien, Pest, Leipzig 1903. A. Hartlebens Verlag. Geb. Preis 3,60 ℳ.

Das vorliegende Buch ist aus den Absteckungstafeln von Moritz Morawitz hervorgegangen, weist indes jenen gegenüber derartige Vervollkommnungen und Erweiterungen auf, daß es wohl als neue, selbständige Arbeit angesehen werden darf. Es zerfällt in zwei Hauptteile: Absteckung der Kreisbögen und Absteckung der Übergangsbögen. Im ersten Teile sind die Hülfswerte zum Abstecken der Bögen mit einem Halbmesser von 50 m bis zu 5000 m angegeben und zwar lediglich unter Benutzung von Polarkoordinaten. Im zweiten Hauptteile finden sich Hülfswerte zum Abstecken der Übergangsbögen und zwar für eine Reihe verschiedener Werte der Konstanten ($c = 12\,000$, 6 000, 4 500, 3 000, 1 500 und 750 sowie für $c = 20\ R$, wo R der Halbmesser des Kreises ist). Hierbei ist nicht nur die Absteckung durch Polarkoordinaten berücksichtigt, sondern es sind auch Zahlenwerte zur Absteckung mittels Abscissen und Ordinaten gegeben.

Die Absteckung mittels Polarkoordinaten ist im allgemeinen viel unbequemer und zeitraubender als die von der Tangente aus. Sie ist jedoch auf hohen Dämmen und in tiefen Einschnitten häufig durch kein anderes Verfahren zu ersetzen. Mithin wird der erste Teil des Buches besonders dem im Gebirge absteckenden Ingenieur zweifellos wichtige Dienste leisten. Die Tafeln unterscheiden sich von anderen vorteilhaft dadurch, daß sie für die Halbmesser von 50 bis 200 m in Zwischenstufen von 5 m, für die von 200 bis 1000 m in Zwischenstufen von 10 m berechnet sind, sowie ferner dadurch, daß — wenigstens von $R = 100$ m an — die Winkel für 37 verschiedene Bogenlängen (von 0,1 m bis zu 100 m) angegeben sind, wodurch das lästige Multiplizieren der Winkel beim Abstecken sich vermeiden läßt.

Bei einer Neuauflage dürfte es sich empfehlen, den in der Vorrede gegebenen Hinweis, daß die Verwechselung von Sehne und Bogenlänge im allgemeinen nur dann zulässig erscheint, wenn beide Längen kleiner

Digitized by Google

als $^1/_{10}$ des Halbmessers sind, in recht auffälliger Weise in der Gebrauchsanleitung auf S. 6 zu wiederholen; anderenfalls erscheint es nicht ausgeschlossen, daß sich ein weniger erfahrener Feldmesser gerade durch die in den Tafeln gegebenen hohen Werte für die Kreisbogenlängen verleiten läßt, mit zu großen Sehnenlängen zu arbeiten.

Die im zweiten Hauptteile enthaltenen Werte zum Abstecken der Übergangsbögen mittels Polarkoordinaten erscheinen mir, soweit ich nach eigenen Erfahrungen urteilen kann, ziemlich überflüssig. Es wird nur in den seltensten Fällen unmöglich sein, die Übergangsbögen von der Tangente aus abzustecken, was auch ganz begreiflich erscheint, da die größte in den Tafeln enthaltene Ordinate noch nicht einmal den Wert von 2 m erreicht. Man wird eine Absteckung mittels der Polarkoordinaten umsomehr vermeiden, als die Tafel auf der Voraussetzung berechnet ist, daß die Festlegung des Übergangsbogens und des Kreisbogens von zwei verschiedenen Punkten aus erfolgt, mithin eine Umstellung des Winkelmeßinstruments erforderlich wird.

Erwähnt sei noch, daß die Bestimmung der Lage des Übergangsbogens gegen den Kreisbogen wenn auch nicht theoretisch genau, so doch etwas genauer als bei Anwendung der gewöhnlichen Näherungsformel ermittelt worden ist. Diese Genauigkeit wird als besonders wichtig für die Berechnung der Tangentenlänge hingestellt. Nach einer Proberechnung erscheint es indes fraglich, ob der Wert dieser Genauigkeit gegenüber der Ungenauigkeit der Längenmessungen allzuhoch anzurechnen ist.

Die Reichhaltigkeit des Inhalts, die geschickte Verteilung des Stoffes und die saubere Ausführung dürften dem Büchlein bald zahlreiche Freunde erwerben. *Oder.*

Digitized by Google

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Dircksen, F. Vorschriften für das Entwerfen der Brücken mit eisernem Überbau auf den preußischen Staatseisenbahnen. Mit 5 Textabbildungen. Eingeführt durch Erlaß vom 1. Mai 1903 I D 3216. Mit einem Anhange, enthaltend Hülfswerte zur wesentlichen Vereinfachung und Erleichterung der Berechnung. (3 Abb.) Berlin. Wilhelm Ernst & Sohn. 1 ℳ.

Elektrische Bahnen. Zeitschrift für das gesamte elektrische Beförderungswesen. Herausgegeben von Prof. Wilh. Kübler. München und Berlin. Jährlich 16 ℳ.

Erlacher, G. Briefe eines Betriebsleiters über Organisation technischer Betriebe. Hannover 1903. 1,50 ℳ.

Fassold, H. Die Heizerprüfung. Wiesbaden 1903. 0,80 ℳ.

Koch, Dr. W. Handbuch für den Eisenbahngüterverkehr. I. Eisenbahnstationsverzeichnis der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Eisenbahnen Großbritanniens). 34., umgearbeitete und vermehrte Auflage, zusammengestellt und herausgegeben von O. v. Mühlenfels. Berlin 1903. 10 ℳ.

Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen: Entwurf einer Schwebebahn in Hamburg. Nürnberg 1903.

Meyer, Dr. B. H. Railway legislation in the United States. New York 1903.

Statistische und tarifarische Daten, insbesondere über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen. Wien 1903.

Stenglein, Dr. M. Die Post-, Bahn- und Telegraphengesetzgebung des deutschen Reiches. 2. Aufl. Berlin 1902. 2,50 ℳ.

Übersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands nebst Verzeichnis der deutschen Eisenbahnstationen und ihrer Verwaltungen, herausgegeben vom Reichseisenbahnamt. Berlin 1903. 9 ℳ.

Übersichtspläne wichtiger Abzweigungsstationen der Eisenbahnen Deutschlands, herausgegeben vom Reichseisenbahnamt. Berlin 1903. 1 ℳ.

The Universal Directory of Railway Officials, 1903. London. The Directory Publishing Company, Limited.

Digitized by Google

Zeitschriften.

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

68. Jahrgang. 3. Heft.

Die Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau bei Linz.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

1903. 1. Teil I. Vierteljahr.

Des gares de raccordement entre chemins de fer et voies navigables sur les canaux de Roanne à Digoin, latéral à la Loire et du Nivernais, par M. Mazoyer, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer. Bruxelles.

Band 17. No. 7. Juli 1903.

L'emploi de réservoirs auxiliaires pour augmenter le débit des grues hydrauliques. — Entretoises de foyers de locomotives. — Perfectionnements futurs de la locomotive américaine. — La ligne de l'Albula de Thusis à St. Moritz. — Revue des questions de transports.

Band 17. No. 8. August 1903.

Augmentation de la résistance à l'arrachement des crampons au moyen de goujons en bois dur. — Entretoises de foyers de locomotives. — Essieux matricés creux. — Boites à fumée de locomotives à vidange automatique. — La substitution de l'attelage automatique à l'attelage à vis.

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.

No. 32 und 33. Vom 6. und 13. August 1903.

Die Rentabilitätsberechnung der königl. sächsischen Staatseisenbahnen. — (No. 33:) Die Einführung der vierten Wagenklasse in Elsaß-Lothringen.

No. 34. Vom 20. August 1903.

Der Staat und die Eisenbahnen.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Heft 28. Vom 11. Juli 1903.

Überhitzer für Lokomotiven.

Heft 31. Vom 1. August 1903.

Neue Fahrgeschwindigkeitsmesser für Lokomotiven.

Heft 32 und 34. Vom 8. und 22. August 1903.

Mitteilungen über die Pariser Metropolitainbahn.

Heft 34. Vom 22. August 1903.

Elektrisch betriebene Hauptbahnen.

The Economist. London.

Heft 3125. Vom 18. Juli 1903.

Gold Coast Railways. — The Canadian Pacific Railway.

Heft 3126. Vom 25. Juli 1903.

Home Railway dividends.

Digitized by Google

L'Economiste Français. Paris.

Heft 29. Vom 18. Juli 1903.

Les dépenses des six grands réseaux français en 1902.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band XIX. Heft 4. 1903.

Zur neuesten Praxis des österreichischen Haftpflichtrechts (Verschulden des Beschädigten — Höhere Gewalt — Schmerzensgeld). — Erlischt auch bei frankierten Sendungen durch die Annahme des Gutes jeder Anspruch aus dem Frachtvertrage? — Sind die §§ 254 und 846 B. G. B. auf die Haftpflicht der Eisenbahnen und der Post wegen Beschädigung von Reisenden nicht anwendbar? — Grundzüge des neuen sächsischen Enteignungsgesetzes vom 24. Juni 1902 (Schluß).

Желѣзнодорожное дѣло (Das Eisenbahnwesen). St. Petersburg. (In russischer Sprache).

1903. No. 21—24.

(No. 21 u. 22:) Übersicht über die gegenwärtige Lage des griechischen und rumänischen Eisenbahntarifwesens. — (No. 24:) Die Westinghousesche Fabrik für Herstellung selbsttätiger Bremsen in Petersburg.

Elektrotechnische Rundschau. Frankfurt a. M.

Jahrgang 20. Heft 20. Vom 15. Juli 1903.

Die elektrische Eisenbahn von Fayet—Saint Gervais nach Chamounix.

Engineering. London.

No. 1954—1963. Vom 12. Juni bis 14. August 1903.

(No. 1955:) The Whitechapel and Bord Railway. — The Engineering conference. — The institution of civil engineers — president's address. — Railway bridges. — (No. 1956:) New York Central passenger locomotive. — American Railways. — Urban Railway traffic. — (No. 1957:) Narrow-gauge tank locomotive for the Bengal-Nagpur Railway. — High-speed electric traction on Railways. — Electric Railways. — (No. 1959:) Overhead Railways. — Canadian Railway expansion. — (No. 1960:) Indian Railway property. — (No. 1961:) Cantilever bridge at Connel Ferry. — Cape Government Railways. — (No. 1963:) Old Railway bridge over the River Gaundless. — The Paris Railway disaster. — The fire on the Paris Metropolitan Railway. — Greater London Railways. — New saloon-car of the International Sleeping-Car-Company.

Engineering News. New-York.

Band 49. No. 22. Vom 28. Mai 1903.

Railway fencing. — Fast passenger locomotives for the Chicago & Alton Railway. — Standard plans for bridges on the Atchison, Topeka & Santa Fé Railway. — The failure of a highway bridge under an electric car at Ringhamton, N. Y.

No. 23. Vom 4. Juni 1903.

Line changes on the Rio Grande Western Railway, Utah. — An interesting example of wide arch soft ground tunneling.

Digitized by Google

No. 24. Vom 11. Juni 1903.

The New York rapid transit Railway. — Burning Illinois coal without smoke. — The development of the commerce of the Great Lakes.

No. 25. Vom 18. Juni 1903.

The Raritan River stone arch bridge of the Pennsylvania Railroad, at New Brunswick, N. J. — Statistics of Railways in the United States for the year ending june 30, 1902.

No. 26. Vom 25. Juni 1903.

Proposed new shops for the Lehigh Valley R. R., at Sayre Pa. — German tests of Railway train resistance.

Band 50. No. 1. Vom 2. Juli 1903.

The largest freight car in the world.

No. 3. Vom 16. Juli 1903.

Results observed upon the Philadelphia & Reading Railway in connection with inspection of steel rails.

No. 4. Vom 23. Juli 1903.

A special abutement detail for Railway bridges. — An adjustable staybolt for locomotive boilers.

No. 5. Vom 30. Juli 1903.

Some recommendations concerning electrical and mechanical specifications of trolley line insulators.

Le Génie Civil. Paris.

Band 43. Heft 9. Vom 27. Juni 1903.

Chemin de fer électrique de Fribourg—Morat—Anet (Suisse).

Band 43. Heft 15. Vom 8. August 1903.

Locomotives compound à trois cylindres de la Compagnie du Midland.

Giornale del Genio Civile. Rom.

1903. Januarheft.

La disposizione dei binari nelle stazioni. Mit 1 Tafel Zeichnungen.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 53. Heft 1. Vom 1. Juli 1903.

Über die Schantung-Eisenbahn. — Über Zugschranken bei Wegeübergängen. — Über die Erhöhung der Ladefähigkeit der offenen Güterwagen bei den preußischen Staatsbahnen.

Band 53. Heft 3. Vom 1. August 1903.

Vergleich zwischen Dampf- und elektrischer Traktion auf Vollbahnen.

Band 53. Heft 4. Vom 15. August 1903.

Kritische Beschreibung der bis jetzt gebauten Zahnradlokomotiven für gemischten Betrieb. — Untersuchungen über telephonische Fernleitungen Pupinschen Systems.

Digitized by Google

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. Leipzig.

Jahrgang 1903. Heft 2.

Das Eisenbahnwesen in Algerien — Der amerikanische Schiffahrtstrust.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Wien.

Jahrgang 11. Heft 7. Juli 1903.

Die Entwicklung des niederösterreichischen Lokalbahnwesens und der Lokalbahnbetrieb der Zukunft. — Elektrische Eisenbahn in Nogent. — Die Lokalbahn Erlenbach—Zweisimmen.

Monitore delle strade ferrate. Turin.

1903. No. 24—31. Vom 13. Juni bis 1. August 1903.

(No. 24:) La discussione del parlamento italiano sull' ordinamento del servizio ferroviario. — La convenzione per la ferrovia del Sempione. — Nuovi progetti ferroviari per l'abbreviazione delle communicazioni fra la Baviera e l'Italia. — (No. 26 u. 29:) La relazione dell' on. Saporito. — (No. 27:) Sul nuovo ordinamento delle ferrovie italiane. — (No. 28:) Nuovo regolamento per la prevenzione degl' infortuni sul' lavoro delle strade ferrate. — (No. 30:) L'esercizio economico delle ferrovie e la relazione dell' on. Saporito. — Le tariffe ferroviarie e l'esercizio di stato (Germania e Francia). — (No. 31:) I risultati finanziari dell' esercizio delle ferrovie italiane.

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

Heft 20. Vom 10. Juli 1903.

Das Ladegewicht der Güterwagen. — Elektrische Einrichtung und elektrischer Betrieb der Valtellina-Bahn.

Heft 22. Vom 1. August 1903.

Zur Zollfrage. — Elektrische Einrichtung und elektrischer Betrieb der Valtellina-Bahn.

Heft 24. Vom 20. August 1903.

Wagenverteilungsdienst und Zugverkehr.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

No. 31. Vom 30. Juli 1903.

Der Sanierungsplan der Südbahn vom Standpunkte des Aktionärs. — Die Zuckerindustrie und die Eisenbahntarife.

No. 32. Vom 6. August 1903.

Die Frage des elektrischen Betriebes auf den neuen Alpenbahnen.

No. 33. Vom 13. August 1903.

Elektrizitätsgesetzgebung. — Die Tätigkeit der Staatseisenbahnverwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaus.

No. 34. Vom 20. August 1903.

Die Katastrophe auf der Pariser Metropolitainbahn. — Die Eisenbahnen der Erde

Digitized by Google

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

Band 40. 1903. Beilage.

Untersuchungen über die Bewegung von Lokomotiven mit Drehgestellen in Bahnkrümmungen.

Political Science Quarterly. Boston. New-York. Chicago. London. Berlin.

Band XVIII. 1903. Juni.

The Commission and the Railways.

Railroad Gazette. New-York.

Band 35. Heft 24. Vom 12. Juni 1903.

Oil burning Atlantic (4—4—2) type locomotive for the Southern Pacific. — (und Heft 25:) Superheated steam in locomotive service. — Gillmor's automatic switch lock. — Bridges on the Eastern Illinois & St. Louis. — Acetylene gas plant of the Great Northern at St. Paul. — Method for comparative records of flange wear. — Waycott brakebeam. — The Forsyth automatic air and steam coupling. — Lackawanna coal pocket at Buffalo. — Joint responsibility of conductor and engineman. — The world's Railroads. — The Railroad police. — The training of the civil engineer. — The standard code on the Lehigh Valley. — Bulging of side sheets and pitting. — Durability of treated ties. — Construction of boilers.

Heft 25. Vom 19. Juni 1903.

The Great Northern shops at St. Paul. — Steam motor cars for the London & South Western. — Performance of an engine designed for maximum jacketing effects. — Tendencies of locomotive design. — Trucks for high speed electric Railroads. — The work of enginemen and firemen. — The steaming capacity of locomotives. — Locomotive painting.

Heft 26. Vom 26. Juni 1903.

Milwaukee shop improvements of the Chicago, Milwaukee & St. Paul. — Long passenger cars for the Monon. — Steel frame stock car. — Oregon Short Line. — Modern steel cars. — Steel coke cars for the Pennsylvania Lines West. — Peekham steel passenger car truck. — Progress in car building. — Railroad legislation in Connecticut.

Heft 27. Vom 3. Juli 1903.

(und 28:) The seasoning of tie timber. — Open elevated motor car. — Brooklyn Heights Railroad. — The Norfolk and Western Railroad.

Heft 28. Vom 10. Juli 1903.

A special car for hauling heavy castings. — Coaling station at South Boston.

Heft 29. Vom 17. Juli 1903.

Lake Shore-Rock Island Chicago passenger terminal opened to traffic. — Mc. Bride's locomotive feed water heater. — High speed electric Railroad problems. — The cutting and laying of ties. — Atlantic (4—4—2) type locomotive for the Chicago, Milwaukee & St. Paul. — Tank car for the Southern Pacific. — Corrosion of steel cars.

Digitized by Google

Heft 30. Vom 24. Juli 1903.

The Norfolk & Western Railway. — Rock Island Time-Freight board. — Power brakes in St. Louis. — Middletown Car Works. — Whistle Signals. — June accidents. — Foundation brake rigging. — The money market and Railroad loans. — Timber for Railroad ties.

Heft 31. Vom 31. Juli 1903.

Rebuilding of the Gruf & Ship Island. — Atlantic type (4—4—2) locomotive for the Baltimore & Ohio. — The Wellman—Seaver—Morgan Steel-Car. — Progress of the Atlantic avenue improvement of the Long Island Railroad. — Preventable collisions of a year. — The citizen's attitude toward Trade Union crimes. — Statistics of the American iron trade for 1902. — The walking delegate's turning point. — Convention of the Railroad commissioners. — Tests of cast steel locomotive parts on the Northern of France. — The street Railroads of Berlin. — Difficulties of the Quadruplex. — Government accident bulletin No. 7.

Heft 32. Vom 7. August 1903.

The Plattsmouth bridge of the Burlington. — Air-brakes on mountain grades. — Insulated rail joints for track circuits. — The machine shop problem. — The Waugh draft gear. — The Dudley door hanger. — Oil house for the Oregon Short Line. — The Great Northern triangular ties. — The latest Northern Securities Co. decision. — The noise nuisance. — Classified locomotive and car statistics. — Tunnels in Chicago for underground traffic. — Water tightness in concrete. — Railway Transportation Association. — The organization and administration of an American Railroad. — The navigation of the Susquehanna River and the beginnings of the Reading Railroad.

The Daily Railway Age. Saratoga Springs.

Band 35. Heft 25a. Vom 24. Juni 1903.

Train resistance formulae. — Some recent Baldwin locomotives.

Heft 25b. Vom 25. Juni 1903.

Three recent consolidation locomotives.

Heft 26a. Vom 26. Juni 1903.

Recent improvements in boiler design. — The new safety straight port steam coupler.

Heft 26b. Vom 27. Juni 1903.

The Pennsylvania air brake. — Car lighting on the Harriman lines. — The latest large car question.

Heft 26d. Vom 1. Juli 1903.

Steel cars.

Heft 26e. Vom 2. Juli 1903.

Signal-lamp brackets and sockets.

The Railway Age. Chicago.

Band 35. No. 23. Vom 5. Juni 1903.

The largest Railway system in Mexico. — The Emery grinder — a new machine tool. — Injectors on the back head of boilers. — Compound consolidation locomotive for the Southern Pacific.

Digitized by Google

Heft 24. Vom 12. Juni 1903.

Insurance against strike losses. — Higher rates needed in Texas. — Legislative intent supreme. — Ten years progress of the Omaha. — Track circuit control of distant signals. — Emergency appliances in Railway surgery. — Heavy eight-wheel passenger engines for the Delaware & Hudson. — Electric locking for levers of interlocking machines.

Heft 25. Vom 19. Juni 1903.

Increased cost of equipment and supplies. — Automatic signals in England and America. — Earnings, dividends and stock prices. — The Belpaire boiler. — Car service rules and their enforcement. — Car service in its relations to the operation of Railways. — The Lackawanna & Wyoming Valley Railroad.

Heft 26. Vom 26. Juni 1903.

The breakage of locomotive frames. — The telegraph block system and station protection. — Fast freight engines for the Lackawanna.

Band 36. Heft 1. Vom 3. Juli 1903.

Shop menagement and the premium system. — Boston & Maine's latest passenger equipment. — Large freight cars on British Railways. — Automatic signal protection for Milwaukee passenger station; Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway.

Heft 2. Vom 10. Juli 1903.

The Master Car Builder's report on tank cars. — (und 3—8:) Government ownership of Railways. — Ten-wheel compound locomotive for the Chicago and Eastern Illinois.

Heft 3. Vom 17. Juli 1903.

Normal clear vs. normal danger automatic block signal systems. — The cross tie problem. — Air brake and train signal requirements.

Railway Engineer. London.

Band 24. Heft 282. Juli 1903.

„Atlantic" type express engines („V." class). — North Eastern Railway. — 15-ton bogie fish wagon. Great Central Railway. — Oil fuel for locomotives. — Express passenger engine, „Atlantic class", Great Northern Railway. — Six-coupled bogie express passenger engine, Caledonian Railway. — Boiler with Belpaire fire-box and coned barrel, Great Western Railway.

Heft 283. August 1903.

Private owners' 20-ton wagons. — Record run, Great Western Railway. Rights of private wagon owners and the public. — Fish traffic, Great Central Railway. — Examples of bridge calculations. — Fog signaling. The rating of Railways in the United Kingdom. — Bogie express engines, class D, South Eastern and Chatham Railway. — Six-coupled engines, Canadian Pacific R. R. — Annetts route indicating signal. — High speed electric traction on Railways.

Railway News. London.

No. 2059—2067 Vom 20. Juni bis 15. August 1903.

(No. 2059, 2062, 2063:) Ports and docks as Railway feeders. — (No. 2059:) Tube Railway works at Finsbury park. — Transport facilities for Ireland.

Digitized by Google

— Levelcrossing difficulty. — (No. 2060 u. 2061:) Motors for Railway goods and parcels collection and delivery. — (No. 2061:) Workmen's compensation act, 1897. — American Railway organisation; funeral of Sir Joseph L. Wilkinson. — Electrification of the Newcastle lines of the North-Eastern Railway. — Railway running powers. — Natal government Railways. — (No. 2061:) Royal Commission on London traffic. — The Midland Great Western Railway company's royal saloon. — (No. 2062:) New Railway from Yarmouth to Lowestoft. — Opening of the Wick and Lybster Light Railway. — Rating of Railways. — (No. 2063:) The London Brighton and South Coast Railway Company's widenings and improvements. — The Great Western Railway: a record run. — Railways in Western Australia. — The Australian transcontinental Railway. — A new Mexican Railway concession. — (No. 2064:) The London and South-Western Railway Company's widening works between Waterloo and Southampton. — Opening of the Invergarry and Fort Augustus Railway. — Railways in Cape Colony. — (No. 2066:) Railway developments in Scotland. — The history of the Great Northern Railway. — American Railways. — Railways and agricultural rates. — (No. 2067:) Scottish Railway developments. — Canals versus Railways. — Light Railways. — Paris Underground disaster. — Large wagons on the Caledonian Railway.

Die Reform. Wien—Leipzig.

Jahrgang 4. Heft 17. Mai 1903.

Die geölte Strecke. — Stahlgleise für Lastwagen. — Die Pennsylvaniabahn in New-York.

Heft 20/21. Juni 1903.

Amerikanische und kontinentale Lokomotiven. — Die neuesten Lastzuglokomotiven Englands. — Selbsttätig sich entleerende Wagen für den Bau von Eisenbahnen. — Die Verpflegung der Armeen im Kriege.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

26. Jahrgang. Heft 1. Juli 1903.

Essais de pièces de locomotives en acier moulé par la Compagnie du chemin de fer du Nord. — Voitures automotrices à vapeur (système V. Purrey) construites pour la Compagnie Paris—Lyon—Méditerranée.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 42. No. 3. Vom 18. Juli 1903.

Die neue Eisenbahnbrücke bei Brugg.

No. 4. Vom 25. Juli 1903.

Die Vesuvbahn.

No. 5. Vom 1. August 1903.

Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel.

No. 6. Vom 8. August 1893.

Wettbewerb für ein Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel I.

No 7. Vom 15. August 1903.

Elektrisch-selbsttätiges Blocksignal der ungarischen Südbahn. — Wettbewerb für ein Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel II. — Simplon-Tunnel.

Digitized by Google

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

23. Jahrgang. Heft 12. Vom 15. Juni 1903.

Das Eisen in der Eisenbahn nach Beschaffenheit, Form und Masse.

Teknisk Ugeblad (Technisches Wochenblatt). Kristiania.

1903. No. 24—31. Vom 11. Juni bis 30. Juli 1903.

(No. 27:) Sneforholde og sneforbygningsarbeider ved Ofotbanen. — (No. 29:) Ofotbanens indrielse. — (No. 30.) Helpressede jernbane hjul (Ehrhard's patent).

Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt. Wien.

No. 96. Vom 22. August 1903.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. August 1903, betreffend den Transport von Ferkeln während der kalten Jahreszeit. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monat Juni 1903. — Betriebsergebnisse der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen im Monat Juni 1903.

Журналъ министерства путей сообщенія. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1903. Heft 4.

Geschichte der Erfindung, Entwicklung und Vervollkommnung der Lokomotive 1803 bis 1900 (Fortsetzung aus 1902 Heft 8 bis 10 und 1903 Heft 1 bis 3). — Anordnung der Gleise in Stationen.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

55. Jahrgang. Heft 26. Vom 26. Juni 1903.

Die Kosten der Albulabahn.

Heft 31. Vom 31. Juli 1903.

Die Wiener Verkehrsanlagen im Jahre 1902.

Heft 34. Vom 21. August 1903.

Defekte an Lokomotivkesseln normaler Bauart und das neue Lokomotiv-Rohrboxkessel-System „Brotan".

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 47. No. 33. Vom 15. August 1903.

Das Maschinenzeitalter in seinem Zusammenhang mit dem Volkswohlstand und der sozialen Verfassung der Volkswirtschaft. — Die Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf 1902: Das Eisenbahn- und Verkehrswesen. (Forts.).

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 47—64. Vom 20. Juni bis 19. August 1903.

(No. 47:) Die „Great Central Railway". — Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn. — (No 48:) Zur Frage über die Neuordnung des Betriebs der italienischen Bahnen. — (No. 49:) Mittel zur Beschleunigung des Wagenumlaufs. — Elektrische Beleuchtung der Wagen auf der Samlandbahn. — (und 50:) Der württembergische Eisenbahnetat für 1903/4 in der Kammer der Abgeordneten. — (No. 50:) Die Statistik der englischen Eisenbahnen. — (No. 51:) Die Stückgutbeförderung. — Eisenbahn-Reserve-

Digitized by Google

fonds. — Blockeinrichtungen auf den italienischen Bahnen. — (No. 52:) Ein neues Verfahren zur Ermittlung der Schienenüberhöhung in Gleiskrümmungen. — (No. 53:) Vereinfachungen und Verbesserungen im Personen-Abfertigungsdienst. — Ein neues Verfahren zur Herstellung hohler Eisenbahnachsen. — Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1902. — (No. 54:) Der Personenbahnhof in St. Louis. — Zur Statistik der ungarischen Eisenbahnen. — (No. 55:) Stückgutbeförderung, Güterböden und Umladebühnen. — Betriebssicherheit und Verschiebedienst. — (und 56 u. 57:) Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1901. — (No. 56:) Der Manchester Seeschiffkanal. — Aus der württembergischen Kammer der Standesherren. — (No. 57:) Vorlegung, Pfändung und Beschlagnahme von Gütern, die sich im Gewahrsam der Eisenbahnen befinden. — Die vorübergehende Umstationierung von Privatkesselwagen. — (No. 58:) Der direkte Güterverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn. — (No. 59:) Die Haftung der Sendung für die Forderung der Eisenbahn. — Die Straßenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Vereinfachtes Abrechnungsverfahren. — (No. 60:) Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. — Das Meldeverfahren über verschleppte Güter. — (No. 61:) Die Eisenbahnen Großbritanniens. — (No. 62:) Stückgutbeförderung und Umladung. — Luftsaugeeinrichtungen zur Reinigung von Personenwagen der englischen Eisenbahnen. — Der Verkehr der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1902. — (No. 63:) Eisenbahn und Rollfuhrmann. — Neue Lokalbahnen in den österreichischen Bergländern. — Über das furchtbare Eisenbahnunglück auf der Pariser Stadtbahn (Métropolitain). — (No. 64:) Die Staatseisenbahnen Rußlands und der Volkswohlstand. — Die Eisenbahnen Frankreichs in den Jahren 1899/1902. — Das furchtbare Eisenbahnunglück auf der Pariser Stadtbahn.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 55 und 57. Vom 11. und 18. Juli 1903.

Die Eisenbahnbauten in Österreich.

No. 60 und 62. Vom 29. Juli und 5. August 1903.

Die Eisenbahnen Deutschlands in den Rechnungsjahren 1901 und 1900.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin N. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by Google

Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.[1]

Von

Dr. jur. et phil. **Kurt Wiedenfeld**,

Professor der Staatswissenschaften an der königlichen Akademie zu Posen.

Die Vereinigten Staaten von Amerika sind unter allen Kulturländern der Erde das Gebiet, in dem — wie überhaupt — so auch für die Organisation des Verkehrslebens dem freien Spiel der individuellen Kräfte von der Rechtsordnung formell die geringsten, tatsächlich so gut wie gar keine Schranken gezogen sind.

Auch in Großbritannien und Irland, der hier ebenfalls vom Staat in wirtschaftlichen Dingen geübten Zurückhaltung entsprechend, beherrschen zwar ausschließlich Privatunternehmungen den gesamten Eisenbahndienst; und das Verkehrsgesetz vom Jahre 1888, das auf eine Reglung des Tarifwesens und auf eine Verschärfung der Konkurrenz zwischen Schienenweg und Binnenwasserstraße abgestellt ist, darf man in seiner Wirkung nicht allzuhoch, vielleicht nicht einmal so hoch wie das amerikanische

[1]) Die nachstehende Abhandlung, die aus einem Vortrag entstanden ist, gründet sich für die Zeit vor 1901 hauptsächlich auf die Materialien der *Industrial Commission*, insbesondere auf die im Schlußbericht gegebene Tatsachendarstellung; für die folgenden Jahre haben Mitteilungen der Fachpresse, insbesondere des Londoner *Economist* und der New Yorker *Railroad Gazette*, sowie persönliche Berichte die erforderlichen Grundlagen geliefert. Einige Unrichtigkeiten aus dem Schlußbericht der Industrial Commission sind von Newcomb, *The Commission and the Railways* (*Political Science Quarterly* 1902 S. 568 ff.), berichtigt worden; vgl. dazu die Replik, die der Verfasser dieses Berichtsteils, Professor Ripley von der Harvarduniversität, in derselben Zeitschrift, 1903 S. 313, veröffentlicht hat. Zahlreiche Einzelheiten finden sich auch in den Jahresberichten des Bundesverkehrsamts (*Interstate Commerce Commission*). Vgl. auch van Oos, Kaart der Noord-Amerikaansche Spoorwegen (Groningen, 1903).

Digitized by Google

Interstate Commerce Law vom Jahre 1887, einschätzen — wenigstens faßt ein so gründlicher Kenner der englischen Verhältnisse wie Colson (in seinem Buch *Transports et tarifs*, 2. Aufl.), noch im Jahre 1898 sein Urteil in die Worte zusammen: „*La réforme qui a soulevé tant de tempêtes ne paraît pas avoir produit de grands résultats pratiques.*" Aber hier in England ist doch die Anlage einer neuen Bahn und die Neuausgabe von Aktien oder Obligationen, d. h. also die Grundlage der gesamten Finanzgebarung, an die Gewährung einer staatlichen Konzession gebunden, und bei deren Erteilung befolgt das Parlament seit Jahrzehnten mit nur wenigen Durchbrechungen den Grundsatz, reine Konkurrenzlinien nicht zu genehmigen. Ein gewisses Monopolmoment ist also hier immerhin von Staatswegen in die Entwicklung hineingebracht.

In der nordamerikanischen Union dagegen[1]) hat bisher lediglich der überhaupt straffer zentralisierte Neuenglandstaat Massachusetts ein ähnliches Recht der Konzessionserteilung ausgeübt; in allen andern Einzelstaaten kann dagegen, wenn nur gewisse rein formale Bedingungen erfüllt werden, jedermann, wo und wie und wann es ihm beliebt, Bahnen bauen und betreiben, wie auch die Kapitalaufbringung in keiner Weise kontrolliert wird. Ebenso besteht von Bundes wegen auch nicht das geringste Hemmnis für die Entfaltung der privaten Initiative; selbst die Rechtsschranken, die für die Tarifgestaltung im Jahre 1887 durch das schon erwähnte Bundesverkehrsgesetz aufgestellt sind, haben sich tatsächlich im wesentlichen als unwirksam erwiesen.

Mithin kann man in der Tat grade aus der Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens zweifelsicher die Tendenzen herauslesen, in denen sich das freie Spiel der privaten Kräfte bewegt, zu denen der sogenannte freie Wettbewerb gleichsam mit Naturnotwendigkeit hinführt. Und man findet dann in dieser tatsächlichen Entwicklung all' die Argumente bestätigt, die die verkehrswissenschaftliche Theorie den Lehren des *laissez aller-laissez faire* entgegenzustellen gewohnt ist: daß nämlich dieser freie Wettbewerb nur so lange sich erhält, als er nicht zur Wirkung kommen kann — daß aber an seine Stelle die auf Monopolisierung des Verkehrs gerichtete Vereinigung der Konkurrenten tritt, sobald die Grundlagen für das Lebendigwerden des Wettbewerbs gegeben sind. Das gewaltige Kapital, das der Bau einer Schienenstraße stets erfordert und das nach der Natur des Gegenstandes nicht ohne fast völligen Verlust aus ihm wieder herausgezogen werden kann — die Konzentration gerade des stehenden Kapitals

[1]) Vgl. B. H. Meyer, Railway Legislation in the United States (New York 1903).

Digitized by Google

zwingt unabweislich auf diesen Weg und hat auch in Amerika über alle formalrechtlichen Hemmnisse hinweg in dieser Richtung gewirkt.

Allerdings später als in Europa. Denn bis zum Bürgerkrieg bestand die Gesamtheit der amerikanischen Bahnen fast ausschließlich aus solchen Linien, die wir heute Stichbahnen nennen würden; d. h. von der Küste des Atlantischen Ozeans und des Mexikanischen Golfes führten kurze Strecken in das Innere hinein, die untereinander keinen Zusammenhang hatten und je ihr Gebiet monopolistisch beherrschten: selbst Pittsburg hat erst im Jahre 1854 seine erste Eisenbahnverbindung mit einem Hafen der Ostküste erhalten, und erst im Jahre 1859 ist der Missouri in seinem Unterlauf von einer Schienenstraße erreicht worden. Ein vielfaches Durchschlingen der einzelnen Fäden war noch nicht erfolgt, ein eigentliches Eisenbahnnetz noch nicht gebildet; von einem Wettbewerb war daher zwar allenfalls zwischen Schienenweg und Binnenwasserstraße, nicht aber zwischen Schienenweg und Schienenweg die Rede.

Erst nach der Beendigung des Bürgerkrieges, als die große Frage entschieden war, ob in Zukunft die Interessen der nördlichen Farmerbevölkerung oder die der südlichen Plantagenherren den Ausschlag in der Politik des Gesamtstaats geben sollten — erst da wurden die Willens- und Wirtschaftskräfte frei, die dann auch dem Ausbau des Eisenbahnnetzes jenen Zug ins Große aufgedrückt haben, der seither für die amerikanische Wirtschaftsentwicklung charakteristisch geblieben ist und seine Grundlage in der Eigenart einer vielfach zusammengewürfelten Bevölkerung sowohl als in der Landfiguration, in der Fülle der Möglichkeiten findet. Noch im Jahre 1870 mit rund 85 000 km um etwa 20 000 km hinter dem Eisenbahnbesitz Europas zurückstehend, hebt sich das Schienennetz der Vereinigten Staaten namentlich im achten und neunten Jahrzehnt dermaßen, daß es am Ende des Jahrhunderts sich auf rund 310 000 km beläuft und damit für sich allein die Gesamtlänge aller europäischen Bahnen um mehr als 25 000 km übertrifft.

I. Die Eisenbahn-Verkehrsverbände *(pools)*.

Der Aufschwung im Eisenbahnbau hat, entsprechend der allgemeinen Wirtschaftsstruktur der einzelnen Landesteile, zuerst in den Nordoststaaten eingesetzt — in dem Gebiet, das südlich und westlich etwa von der Linie Baltimore-St. Louis-Chicago eingefaßt wird, nördlich an die Landesgrenze und östlich an den Ozean stößt. Hier liegen die Hartkohlengruben und Eisenerzlager Pennsylvaniens; dazu gehören ferner die damals wichtigsten Getreidestaaten Ohio und Indiana, Illinois stößt unmittelbar daran;

Digitized by Google

an der Küste flankieren das Gebiet namentlich New-York, das seit der Eröffnung des Eriekanals sich rasch zum bedeutendsten Hafen der westlichen Erdhälfte aufgeschwungen hat, sowie das alte, Europa am nächsten gelegene Boston und die jetzt allmählich in die Höhe kommenden Städte Philadelphia und Baltimore — eine Gunst der Verkehrslage, der es dieses Gebiet verdankt, daß schon im Jahre 1870 etwa 4,5 km Schienenweg auf je 100 qkm Landesfläche kommen, d. h. etwas mehr als heute im Gesamtstaat.

Damit waren aber bereits Berührungs- und Reibungspunkte für die verschiedenen, selbständig entstandenen Eisenbahnunternehmungen gegeben; in der Tat wird denn auch schon aus der zweiten Hälfte der 60er Jahre davon berichtet, daß sich die einzelnen Gesellschaften namentlich die Getreidesendungen gegenseitig abzufangen suchen, weil auf deren Beförderung fast alle Linien ihren Betrieb damals geradezu aufbauen. Aber sofort folgen dem auch die Bestrebungen, die Konkurrenz zu beseitigen: im Jahre 1869 kommt es schon zu dem ersten Tarifvertrag zwischen den heute als *Trunk Lines*, Stammlinien, bezeichneten Bahnen: und es scheint, daß schon damals die Grundbestimmung gefunden worden ist, auf die man später immer wieder zurückgegriffen hat und die auch heute noch das Schema für die Tarifgestaltung in diesem Teil der Vereinigten Staaten abgibt: die Strecke Chicago—New-York wurde als Normalentfernung angenommen, die Frachten für die andern Verkehrsbeziehungen sollten stets in einem bestimmten Verhältnis zu dem für diese Strecke jeweilig erhobenen Beförderungspreis stehen. Während aber heute diese Tarifbestimmung nur einen Teil der Verträge auszumachen pflegt, hat sich jene erste Verständigung von 1869 auf diesen einen Punkt beschränkt. —

Diese geringe Begrenzung der Kampfmittel, die schon im folgenden Jahre einer Abänderung hatte unterzogen werden müssen, erwies sich in den schweren Jahren der wirtschaftlichen Depression als nicht ausreichend: die Vereinigung ging vielmehr mit dem Krach des Jahres 1873 alsbald in die Brüche, weil in diesen schlechten Zeiten jede Bahn durch alle Mittel so viel von dem geringer gewordenen Gesamtverkehr an sich zu ziehen suchte, als sie irgend konnte. Als aber mit der Gesundung der allgemeinen Verhältnisse sofort wieder der Plan einer Einigung auftauchte, da griff man deshalb zu einem schärferen Mittel.[1]) Man begnügte sich nicht mehr mit einer Festlegung der Tarifsätze, sondern schloß für bestimmte, den

[1]) Vgl. v. d. Leyen, Eisenbahnkriege und Eisenbahnverbände (in den Aufsätzen über die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen; 1885).

Digitized by Google

ganzen Betrieb tragende Verkehrsbeziehungen eine vollständige Verkehrs- und Finanzgemeinschaft ab; d. h. man vereinbarte, wieviel von der Gesamtmenge der in diesen Richtungen aufgegebenen Güter jede einzelne Bahn befördern sollte, und setzte Entschädigungen für eine etwaige Minderleistung fest; diese Entschädigungen hatten die Linien zu zahlen, die mehr, als ihnen zukam, befördert hatten. Außerdem suchte man in der alten Weise durch Tarifmaßnahmen die Interessen der beiderseitigen Endpunkte auszugleichen, indem z. B. bestimmt wurde, daß für die Strecke Chicago—Baltimore stets 3 cts. auf 100 Pfund Getreide weniger als für die Strecke Chicago—New-York einzuheben wären.

Die Teilung des Verkehrs und die in den Entschädigungen liegende Teilung der Einnahmen bildet das charakteristische Merkmal der als *Pools* alsbald bezeichneten Organisationsform — *Pool*, d. i. der Einsatz, den mehrere Teilhaber zur Durchführung einer gemeinsamen Aufgabe in die Gemeinschaftskasse zu legen pflegen, zugleich aber auch in einer hier fatalen Nebenbedeutung der Einsatz des Spielers. Diese neue Form ist zuerst in den südöstlichen Staaten, im Jahre 1875 als *Southern Railway and Steamship Association*, durch das energische Organisationstalent Albert Finks durchgesetzt und dann im Jahre 1877 von den nordöstlichen *Trunk-Lines* übernommen worden. Sie hat sich in beiden Gebieten für die Bahnen dermaßen bewährt, daß man stets schleunigst zu ihr zurückgekehrt ist, wenn einmal die Ungunst der allgemeinen Lage Erschütterungen ihres Bestandes heraufgeführt hatte: zu Anfang der 80er Jahre war bereits das ganze Land östlich des Mississippi—Missouri unter derartige *Pools* aufgeteilt.[1]) Westlich dieser Linie lag noch keine Veranlassung zu solchen Verbandsbildungen vor; kamen hier doch noch 1880 nur rund 0,75 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche. —

Die Bevölkerung, die große Masse der Versender und Verbraucher war von dieser Entwicklung weniger erbaut. Ohne den Verbänden eine Überspannung ihrer wirtschaftlichen Macht wirklich nachweisen zu können, hatte man das mehr unbestimmte Gefühl, hier einem Faktor gegenüberzustehen, der die Gestaltung der gesamten Volkswirtschaft zu bestimmen fähig sei, und selbstverständlich traute man den leitenden Personen andere als kraß-egoistische Beweggründe und Ziele nicht zu; man fürchtete, die in den Verbänden sich zusammenschließenden, den angeblich so heilsamen Wettbewerb nicht mehr spürenden Eisenbahnen würden die Beförderungs-

[1]) Vgl. den Jahresbericht des Bundesverkehrsamts für 1896, S. 86: „These associations (pools) had been so multiplied or extended that at the time of the enactment of the law to regulate commerce in 1887 they embraced practically all the railroad mileage, and materially effected, if they did not control, the rates and charges on the entire railroad traffic of the country."

Digitized by Google

sätze auf eine ungesunde Höhe hinaufschrauben und Hand in Hand mit den um dieselbe Zeit schon sich bildenden industriellen Gesamtunternehmungen zur Vernichtung aller kleineren Selbständigkeiten beitragen; es erschien ganz allgemein als ein Verbrechen wider den Geist der Verfassung, wider die darin gewährleistete Freiheit aller Individuen, wenn jetzt die Bahnen in so weitem Umfang auf ihr Selbstbestimmungsrecht verzichteten — das mußte ihnen im Namen der Freiheit verboten werden. Dem Zusammenschluß der Bahnen folgte daher unmittelbar die Forderung der öffentlichen Meinung, der Bewegung von Staats wegen entgegenzutreten. Aber nichts zeigt so deutlich die ganze Unklarheit all jener Räsonnements als die Art, wie dies Verlangen der Bevölkerung sich schließlich durchgesetzt hat.

Die unzweifelhaft vorhandenen, in mehreren Untersuchungen in weitem Umfang festgestellten Mißstände in der Tarifgestaltung der einzelnen Bahnen, insbesondere die heimlichen Bevorzugungen großer Verfrachter und wichtiger Handelsplätze führten nach mehreren Anläufen im Jahre 1886 zu der Einbringung jenes Gesetzentwurfs, der dann als *Interstate Commerce Law* im Jahre 1887 in Kraft getreten ist. Darin war ursprünglich nur ein Verbot der heimlichen Bevorzugungen enthalten, und der Senat widersetzte sich auch dem Versuch, ein Verbot der Verbände hineinzubringen. Das Abgeordnetenhaus nahm jedoch einen dahin gehenden Antrag an und drückte dem Senat gegenüber seinen Willen durch, obwohl schon damals von allen Sachkennern auf den Widersinn hingewiesen wurde, in dem einen Artikel den Eisenbahnen die Bewilligung heimlicher Vergünstigungen zu verbieten und ihnen in dem folgenden Artikel das wirksamste Mittel zur Befolgung dieses Verbots, die Verbandsbildung, ebenfalls zu untersagen. § 5 des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887 erklärt es für gesetzwidrig, wenn öffentliche Frachtführer untereinander Vereinbarungen treffen über Verkehrsgemeinschaften *(poolings)* oder über eine Verteilung ihrer Roh- oder Reineinnahmen.

Nun pflegt man ja in Amerika derartige Gesetzesbestimmungen nicht gerade tragisch zu nehmen, und der spätere Erfolg hat denn auch bewiesen, daß eine Übertretung des Verbots wenigstens strafrechtliche Folgen regelmäßig nicht nach sich zog. Immerhin war es mißlich, daß es jetzt unmöglich wurde, abtrünnige Gesellschaften zivilrechtlich verantwortlich zu machen; eine Gefahr, deren Größe sich denn doch in den voraufgegangenen Zeiten wirtschaftlicher Depressionen mehrfach mahnend gezeigt hatte. Die meisten Verbände änderten deshalb ihre Verfassung dahin um, daß sie wenigstens äußerlich auf die Verkehrs- und Einnahmenverteilung verzichteten, sich auf Tarifvereinbarungen beschränkten und dann die Frachtsätze so gegeneinander abstimmten, daß doch ein der

Digitized by Google

früheren Verteilung gleiches Verhältnis tatsächlich erreicht wurde; im geheimen scheinen jedoch Ergänzungsverträge abgeschlossen worden zu sein, die im wesentlichen die alten Zustände bestehen ließen.[1]) Man hoffte offenbar, durch die Konventionalstrafen, die in den Tarifverträgen für Abweichungen festgesetzt waren, ein genügendes Pressionsmittel für das Einhalten der gesamten Verbandsbestimmungen in die Hand zu bekommen.

Das ist die Form geworden, in der die Verbandsbildung über die Mississippi-Missouri-Linie in die Weststaaten übergegriffen hat, mit der der sogenannte Überlandverkehr geregelt worden ist. Schon das Jahr 1888 zeigt den ersten Versuch auf diesem Gebiet; es sind also nur fünf Jahre verflossen, seitdem die Eröffnung der *Northern Pacific* einen, noch dazu anfangs nur wenig leistungsfähigen, Wettbewerber neben die *Union-Central-Pacific* gesetzt hat. —

Nicht ganz zehn Jahre hat sich dieser Rechtsboden als tragfähig erwiesen. Im Jahre 1892 erhob der Bundesanwalt gegen einen der so organisierten Verbände, die *Trans-Missouri Freight Association*, die Ungültigkeitsklage, und im Jahre 1897 hat der Oberste Gerichtshof in letzter Instanz entschieden, daß der Verband zwar nicht gegen das Bundesverkehrsgesetz von 1887, wohl aber gegen das sogenannte Antitrustgesetz — die Sherman Act — von 1890 verstoße, weil die Tarifbindung eine Beschränkung (*a restraint*) des Handels und Verkehrs bedeute; im Jahre 1898 ist die Entscheidung gegenüber der *Joint Traffic Association* der nordöstlichen Stammbahnen aufrecht erhalten worden. Damit wurden alle diese Tarifverbände ebenfalls vogelfrei.

Nun haben sich allerdings unter dem Einfluß der ungewöhnlich lange anhaltenden günstigen Wirtschaftskonjunktur auch nach jenen Gerichtssprüchen derartige Verbände noch in großer Zahl erhalten und selbst neu gebildet. Aber die Sorge vor schlechten Zeiten legte doch auch jetzt wieder den Gedanken nahe, der Gesetzeslage Rechnung zu tragen: alle Sachkenner sind darüber einig, daß gerade dieses Moment wesentlich mit dazu beigetragen hat, der Fusionsbewegung den hohen Grad von Intensität zu verleihen, der sie in den Jahren nach 1898 charakterisiert. Damit ist aber zugleich qualitativ den Konsolidationsbestrebungen ein Inhalt gegeben worden, der sich von den Zwecken der ähnlichen Vorgänge

[1]) Newcomb, a. a. O., erklärt allerdings die Behauptung des Schlußberichts der *Industrial Commission*, daß alles beim alten geblieben sei, für eine „Bosheit"; Ripley hält sie aber ausdrücklich aufrecht, und sie wird durch eine ganze Reihe von Vorgängen, die sowohl der *Industrial Commission* als auch dem Bundesverkehrsamt zuverlässig bekannt geworden und in deren Berichten wiedergegeben sind, als richtig erwiesen.

Digitized by Google

früherer Jahre völlig unterscheidet und der erst dann als erfüllt bezeichnet werden kann, wenn das ganze gewaltige Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten in seinen tragenden Linien einer einheitlichen Leitung unterstellt ist.

II. Die Eisenbahnverschmelzungen der älteren Zeit.

An sich war es auch in den Vereinigten Staaten von Amerika nichts Ungewöhnliches, daß sich selbständige Eisenbahnunternehmungen in der einen oder anderen Form zu einheitlichen Betrieben zusammenschlossen. Denn hier ebenso wie in den meisten europäischen Ländern verdankt das heutige Schienennetz seine Gestaltung nicht einem in sich geschlossenen Plane; vielmehr sind die einzelnen Linien entstanden, je nachdem ein Privatunternehmen die Anlage einer Bahn an dieser oder jener Stelle für vorteilhaft hielt, und bis zum heutigen Tage sind die daraus sich ergebenden Ungleichmäßigkeiten, z. B. der Spurweite, nicht völlig beseitigt. So gibt es z. B. noch keine einzige Einheitsbahn zwischen den Küsten des Atlantischen und des Stillen Ozeans — die sogen. Überlandbahnen beginnen sämtlich erst an der Mississippi-Chicago-Linie; so haben erst in den allerletzten Jahren die von Chicago ausstrahlenden Bahnen sich zur Errichtung eines gemeinsamen Güterbahnhofs, d. h. zur Vermeidung der Güterumladung, zusammengetan; so wird die so wichtige Überlandpost, für deren schleunigste Beförderung die Zugmittel aufs äußerste angespannt werden, in Chikago noch heute von einem Bahnhof zum anderen mit Straßenfuhrwerk befördert.

Derartige Betriebshemmnisse waren es, die in den 50er Jahren den ersten Anstoß zu Verschmelzungen gaben. Es waren infolgedessen nicht miteinander rivalisierende, sondern an einander anstoßende und sich ergänzende Bahnen, die diesen Schritt zuerst taten: nicht weniger als 16 selbständige Unternehmungen wurden zwischen 1853 und 1858 zu der Vanderbiltschen *New-York Central and Hudson River Railroad* zusammengeschweißt, um eine Einheitsverbindung zwischen New-York und Buffalo herzustellen und zugleich die seitlichen Zufuhrwege in die Gewalt zu bekommen; um dieselbe Zeit bildete sich auf gleiche Weise die Pennsylvania-Bahn, Philadelphia mit Chicago und St. Louis zu verbinden. Rivalisierende Bahnen, denen ja in der Tat in jenen frühen Jahren jede innere Berechtigung fehlte, wurden dagegen durch Tarifermäßigungen lieber tot gemacht, nachdem Vanderbilt einmal eine derartige Linie zu gutem Preise aufgekauft hatte und nun infolge dieses Schritts mehrere Konkurrenzbahnen nur zu dem Zwecke neben sich entstehen sah, sich

Digitized by Google

von ihm aufkaufen zu lassen. 500 Meilen Betriebslänge galten bis ans Ende der 60er Jahre als sehr großes Unternehmen; nur eine einzige Gesellschaft verfügte damals schon über ein Netz von mehr als 1000 Meilen, und es ist wohl bezeichnend, daß die im Jahre 1869 eröffnete erste Überlandbahn zwischen Omaha und San Franzisko in zwei selbständigen Teilen, als *Union Pacific* zwischen Omaha und Ogden und als *Central Pacific* zwischen Ogden und San Franzisko, gebaut wurde.

In der Folgezeit lernte man nun allerdings rasch, die Scheu vor so großen Einheitsbetrieben zu verlieren: schon in der Mitte des achten Jahrzehnts gab es elf Gesellschaften von mehr als 1 000 Meilen Schienenbesitz, die rund $^1/_5$ des ganzen Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten ihr Eigen nannten, und im Jahre 1890 waren es gar 40 Unternehmungen geworden, in deren Hand 47,5 % der Gesamtlänge vereinigt waren; 5 000 Meilen waren jetzt der Höchstsatz geworden. Aber die Zwecke der Konsolidationen und Pachtungen blieben im wesentlichen die alten; es galt vor allem, einheitliche Verbindungen zwischen wichtigen Handelszentren zu schaffen und außerdem das durch Zweigbahnen angeschlossene Gebiet der Hauptbahn tributär zu erhalten. Konkurrenzverhältnisse regelte man lieber durch Poolverträge, die die Betriebführung unangetastet ließen und deshalb der Verwaltung nicht eine damals noch unerfüllbare Aufgabe stellten. —

Selbst vom letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts ist der größere Teil offenbar noch hauptsächlich dieser Aufgabe gewidmet; immer sind es noch ganz überwiegend kleinere Unternehmungen, die von den großen Betrieben aufgesogen werden; die Riesen selbst sind einander noch unverdauliche Bissen und suchen deshalb, so gut oder schlecht es geht, auf vertraglichem Wege nebeneinander auszukommen. Aber in diesen Jahren wird doch ganz unmittelbar die Grundlage gelegt, auf der sich dann an der Wende des Jahrhunderts die gewaltigen Transaktionen aufbauen, zu denen vielleicht den äußeren Anstoß jene Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes gegeben hat, die jedoch ihrem inneren Wesen nach eine Konsequenz der bisherigen Entwicklung und den Beginn ihrer letzten Phase darstellen.

Zwischen 1890 und 1897 wächst nämlich die Zahl der Unternehmungen, die mehr als 1 000 Meilen Schienenweg betreiben, sogar nach den Angaben der amtlichen Statistik nur um 4 — von 40 auf 44; die Gesamtlänge ihrer Netze steigt aber von 77 873 auf 103 566 Meilen und umfaßt damit bereits 56 % des gesamten Eisenbahnbesitzes der Vereinigten Staaten, während sich in den Betrieb der restlichen 44 % nicht weniger als 775 Unternehmer teilen. Die amtliche Statistik, die übrigens leider die Betriebe von mehr als 1 000 Meilen nicht weiter trennt, kann sich

Digitized by Google

aber naturgemäß nur nach der formalen Selbständigkeit der einzelnen Bahnen richten; sie kann nicht erfassen, inwieweit diese Selbständigkeit auch tatsächlich besteht, inwieweit sie etwa durch die sogenannte Kapitalkontrolle an Schwesterbetriebe abgetreten worden ist. Dies ist aber in der aufsteigenden Konjunktur der ersten 90er Jahre unzweifelhaft in ziemlich beträchtlichem Umfang geschehen; es sind also erheblich mehr Klein- und Mittelbetriebe in den Riesenunternehmungen aufgegangen, als die Statistik erkennen läßt. Und wenn nun auch in den folgenden Jahren schwerster Depression wieder einige Abtrennungen stattgefunden haben, so lassen doch die Einzelangaben des Poorschen Handbuchs über die Direktorien wenigstens so viel erkennen, daß auch noch im Jahre 1897 nicht wenige formal selbständige Bahnen selbst von mehr als 1 000 Meilen tatsächlich unter der Leitung solcher Personen standen, die auch in den Direktorien der führenden Gesellschaften ein entscheidendes Wort mitzureden hatten; als bekanntestes Beispiel sei nur erwähnt, daß das sogenannte Vanderbilt-System sich damals hauptsächlich auf dem *controlling interest* aufgebaut hat, das die Familie Vanderbilt sowohl an der *New-York-Central* und ihren Annexen, als auch an der *Lake Shore Michigan Southern*, der *Michigan Central* und der *Chicago—Northwestern* besaß, während alle diese Unternehmungen für die Statistik als selbständige Betriebe gelten. Beim Beginn der neuen Hausseperiode standen sich jedenfalls die Riesenbetriebe so konzentriert gegenüber, daß sie ihre Kräfte nur noch an sich selbst messen konnten, daß ihr Expansionsdrang sich unmittelbar begegnen mußte.

Hierzu kommt, daß die Jahre der wirtschaftlichen Depression mit ungewöhnlicher Schärfe die ganze Unzuverlässigkeit jener Tarifverträge aufgezeigt hatten; waren die Bahnen schon durch die für gültig gehaltenen Abmachungen nicht vor schweren Tarifkämpfen bewahrt worden, wie sollte es erst werden, nachdem durch unanfechtbaren Richterspruch wiederholt die Ungültigkeit all' dieser Verträge ausgesprochen worden war? Auch hatten eben diese Tarifkämpfe grade von den größeren Bahnen mehrere zum Bankrott geführt; im Nordosten die *Baltimore—Ohio*, im Südosten die *Southern Railroad*, im Nordwesten die *Northern Pacific* waren in die Hände des *receiver* gefallen.

Endlich und nicht zum wenigsten, hatte in eben diesen Jahren des Niedergangs sich der Mann die Sporen als Organisator großer Betriebe verdient, der in der folgenden Zeit des Aufschwungs dann die Führung übernehmen sollte, der seine späteren großen Erfolge auf diesem Gebiet dem Vertrauen verdankt, das die mächtigen Eisenbahnherren zu ihm in jener schweren Zeit gewonnen hatten. *Pierpont Morgan*, bei uns hauptsächlich durch die Gründung des Stahltrusts bekannt geworden und jetzt

Digitized by Google

infolge der Organisation des nordatlantischen Schiffahrtssyndikats in aller Munde, hat sich in Amerika namentlich dadurch einen Namen gemacht, daß er im Jahre 1888 die *Chesapeake—Ohio*-Bahn, dann in der Mitte der 90er Jahre unter ganz besonders schwierigen Verhältnissen erst im Südosten die *Southern Railroad* — nicht zu verwechseln mit der *Southern Pacific* — gleich darauf im Nordwesten die *Northern Pacific* zu leistungsfähigen Betrieben reorganisiert hat.[1]) —

So war das Feld wohl vorbereitet, als der wirtschaftliche Aufschwung im Jahre 1898 kraftvoll einsetzte und damit der Mut zu neuen Schöpfungen wiederkehrte, als der Kapitalmarkt zur Aufnahme risikoreicher Industriepapiere wieder bereit war. Sofort beginnt denn auch die Entwicklung die Richtung einzuschlagen, die ihr nunmehr durch die sachlichen und persönlichen Verhältnisse gewiesen war: die größten Riesen nehmen die kleineren in sich auf und halten Fühlung miteinander, indem sie ihr Tätigkeitsfeld gegenseitig abstecken und sich zur Betätigung gemeinsamer Aufgaben die Hand reichen; das Ziel der Verschmelzungen ist nicht mehr die Abrundung aus Betriebsrücksichten und die Erlangung einer selbständigen Verkehrsmacht, jetzt handelt es sich um endgültige Beseitigung der Wettbewerbs- und Kampfesmöglichkeiten; die Eisenbahnmagnaten wollen je in ihrem Gebiet Eisenbahnkönige werden.

III. Die Eisenbahnverschmelzungen seit 1898.

Wieder ist es der Nordosten, der Bereich der großen *Trunk-Lines*, wo die neueste Entwicklung zuerst und am kräftigsten einsetzt. Hier bilden sich, vornehmlich in den Jahren 1899 und 1900, zwei Systeme, in denen so gut wie alle Bahnen des Gebiets aufgehen: die Vanderbilt-Morgan-Gruppe für die nördliche Hälfte, die Pennsylvania-Gruppe für die südliche Hälfte, und beide in engster Fühlung miteinander.

So nimmt nach den Feststellungen der *Industrial-Commission* die *New-York Central and Hudson River Railroad*, das Stammunternehmen

[1]) In der Gegenwart hat das Urteil erhöhtes Interesse, das schon zu Beginn der neunziger Jahre in Amerika über Morgans Organisationserfolge sich bildete; van Oss, American Railroads as investments (London 1893) gibt ihm folgenden Ausdruck: „Since that event (d. h. seitdem die Firma Drexel, Morgan & Co. die Chesapeake-Ohiobahn ohne Konkurs reorganisiert hatte) conditions have undergone a considerable change for the better . . . . — A few years ago the Chesapeake and Ohio could not earn its interest charges, was isolated and in bad condition; to-day it is a good property with efficient terminals, excellent connections, a growing business and earnings almost sufficient to render the distribution of a dividend a debatable question."

Digitized by Google

der Familie Vanderbilt, in jenen beiden Jahren u. a. die *Clereland—Cincinnati—Chicago—St. Louis* (die sogen. *Big Four*, 1838 Meilen), die *Delaware—Lackawanna—Western* (951 Meilen) in sich auf, während zugleich das Verhältnis zu den andern Bahnunternehmungen der Familie Vanderbilt gefestigt wurde. Morgan konsolidiert in derselben Zeit die gesamten Anthrazitkohlenbahnen, indem er die *Philadelphia Reading* (1891 Meilen), die *Lehigh Valley* (1404 Meilen), die *Erie* (2271 Meilen) und die *Central of New-Jersey* (677 Meilen) vereinigt — ein Unternehmen, das am Anfang der 90er Jahre schon einmal versucht, an Morgans Widerstand aber gescheitert war. Beide Gruppen sind aber zu einer Einheit zusammengeschlossen, was äußerlich in dem Austausch der Direktoren zum Ausdruck kommt: Morgan gehört seit Jahren der Leitung der Vanderbilt-Bahnen an, wie mehrere Glieder dieser Eisenbahnfamilie in die Morganschen Unternehmungen eingetreten sind. Rund 25 000 Meilen Bahn, d. h. 40 000 km oder 10 000 km mehr als das preußisch-hessische Staatsbahnnetz umfaßt, werden jetzt in dieser Gruppe nach einer einheitlichen Politik verwaltet.

Die Pennsylvania-Bahn, die ihr System mehr nach Süden ausgedehnt hat und unter anderen namentlich das Weichkohlengebiet beherrscht, hat diese Stellung dadurch erreicht, daß sie im Jahre 1899 die bankrotte *Baltimore—Ohio* (3156 Meilen), die *Chesapeake—Ohio* (1476 Meilen) und die *Norfolk—Western* (1671 Meilen) erwarb, daß sie dann im Jahre 1900 *Erie and Western Transportation Company*, die *Western New-York—Pennsylvania* (633 Meilen) und die *Long Island* (603 Meilen) ihrem Netz hinzufügte. Im ganzen wird dieses Pennsylvania-System auf 18 000 Meilen oder 30 000 km beziffert; es entspricht also ungefähr der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Endlich sind auch diese beiden Gruppen des Nordostens, die Vanderbilt-Morgan- und die Pennsylvania-Gruppe, noch zu einander in enge Fühlung getreten: die überraschende Vermehrung des Aktienkapitals der Pennsylvania-Bahn, die im Frühjahr 1903, unzweifelhaft über die Anschaffungsbedürfnisse des Unternehmens hinaus, von den Direktoren dekretiert worden ist — 150 Millionen Dollars sind neu ausgegeben, obwohl noch von früheren Emissionen 50 Millionen zur Verfügung standen — diese Vermehrung ist allgemein in sachverständigen Kreisen damit begründet worden, daß den Interessenten der Vanderbiltbahnen ein Einfluß auf die Pennsylvaniabahn eingeräumt werden sollte, wie auch umgekehrt Pennsylvanialeute in die Direktorien der Vanderbiltbahnen eingetreten sind. –

Das Jahr 1901 hat dann die gewaltigste aller Transaktionen heraufgeführt, die bisher jemals auf dem Gebiet der Eisenbahnorganisation vorgenommen sind: den Zusammenschluß des Westens der Vereinigten Staaten-

Digitized by Google

Der Vorgang hat auch in Amerika großes Aufsehen erregt und die Aufmerksamkeit sowohl des Bundesverkehrsamts als auch der Gerichte auf sich gezogen; dem ist es zu verdanken, daß bedeutend mehr Licht darauf gefallen ist, als sonst wohl derartigen Unternehmungen zuteil wird. Da hierbei die ganze Art des amerikanischen Vorgehens in besonders charakteristischer Weise zutage getreten ist, so seien die Grundzüge wenigstens kurz dargelegt.[1])

Zu Beginn des Jahres 1901 war westlich des Mississippi unter den Bahnen, die von jener Transaktion später berührt worden sind, die Situation diese: Im Nordwesten lagen seit dem Jahre 1894/95 die beiden jüngsten Überlandbahnen, die vom oberen See nach der nördlichen Pazifikküste führen, die *Great Northern* und die *Northern Pacific*, in der einheitlichen Verwaltung von James Hill; und zwar hatte dieser um das Jahr 1890 herum die *Great Northern* zum größeren Teil durch Neubauten, zum Teil aber auch durch Aufkauf bestehender Linien, — also durch Fusionen der älteren Art — von Duluth nach Portland vorgeschoben und dann durch seine Tarifpolitik ganz wesentlich dazu beigetragen, daß die benachbarte Rivalin, die schon 1883 eröffnete *Northern Pacific* im Jahre 1893 dem Bankrott verfiel, aus dem er sie mit der Bankhülfe Morgans billig erwarb — eine Fusion moderner Zwecksetzung. In der Mitte und im Süden beherrschte dagegen die *Harriman*-Gruppe, geführt von dem Bankhaus Kuhn Loeb & Co., im wesentlichen das Feld; sie hatte noch soeben den Tod des alten Huntington benutzt, um mit ihrem System der *Union Pacific* das der *Southern Pacific* zu vereinen und dadurch endlich wieder die seit Jahrzehnten von ihr getrennte, zur *Southern Pacific*-gehörende *Central Pacific-Bahn*, d. h. den selbständigen Ausgang nach San Francisco zu erwerben — eine Verschmelzung der älteren Art. Im ganzen umfaßte das System Hills rund 10 000, das Harrimans rund 20 000 Meilen.

Im Frühjahr 1901 versuchte nun Hill, für seine Bahnen einen eigenen Zugang nach Chicago zu gewinnen. Die Verhandlungen mit der

[1]) Unter den Darlegungen, die mit der Gründung der *Northern Securities Co.* verbunden worden sind, beanspruchen besondere Bedeutung die Aussagen, die die Väter dieser Gesellschaft, Hill und Morgan, in dem Rechtsstreit Power c/a Northern Securities Co. gemacht haben; sie sind in der *Railroad Gazette* vom 31. Januar und 4. April 1902 wiedergegeben und werfen nicht nur auf die Vorgänge bei dieser Gründung, sondern überhaupt auf die amerikanische Finanzierungsweise ein scharfes Licht. Daß beide Herren die Beschränkung des Wettbewerbs leugnen, ist angesichts des Gegenstandes des Rechtsstreits — Ungültigkeit der von ihnen gegründeten Gesellschaft wegen dieser Beschränkung — selbstverständlich.

Digitized by Google

Chicago—Milwaukee—St. Paul zerschlugen sich, und zwar — das ist charakteristisch — deswegen, weil deren Aktienbesitz zu zersplittert war, um mit einem Federzug die Majorität in Hills Hände zu legen. Dieser einigte sich deshalb mit der *Chicago—Burlington—Quincy*, von der er mit der Bankhülfe Morgans die Aktienmehrheit erwarb. Nun reicht aber dies Unternehmen, das 8 000 Meilen Bahn umfaßt, südlich bis nach Kansas hinein, hier die *Union Pacific* treffend. Harriman mußte daher, als ihm Hills Operationen bekannt wurden, fürchten, daß der seiner Linie von der *Chicago—Burlington* bisher zugeführte Pazifikverkehr in Zukunft über die nördlichen Überlandbahnen abgelenkt werden würde; und da es zu spät war, in die Verhandlungen zwischen Hill und *Chicago—Burlington* einzugreifen, so griff er den Rivalen auf dessen eigenem Gebiet an: er versuchte, von den Aktien der *Northern Pacific* eine Mehrheit zu erwerben. Hierzu mußte er aber, da Hill natürlich seinen Besitz nicht preisgab, vielmehr ihn sofort ebenfalls auf eine absolute Mehrheit zu bringen suchte, auf den freien Markt zurückgreifen; beide Gegner steigerten den Kurs dermaßen, daß bekanntlich im Mai 1901 die New-Yorker Börse darüber in Unordnung geriet, und das Ergebnis der namentlich auch in Europa bewirkten Ankäufe war, daß die Harriman-Gruppe die Mehrheit der Vorzugsaktien, die Hill-Gruppe die der gewöhnlichen Aktien in Händen hatte.[1]) Damit war für Hill das Spiel gewonnen; denn eine Klausel des Statuts der reorganisierten *Northern Pacific* bestimmte, daß die Gemeinschaft, d. h. also die Mehrheit, der gewöhnlichen Aktien zu jedem 1. Januar die Vorzugsaktien zu bestimmtem Preise einlösen könnte, und es war selbstverständlich, daß Hill-Morgan von diesem Recht Gebrauch machten. Andrerseits wären aber dadurch ihre finanziellen Mittel ungeheuer in Anspruch genommen worden; und da Harriman zunächst den Einlösungsbeschluß gerichtlich angefochten hatte, der Streit sich also ins Unabsehbare zu verlieren drohte, so kam jetzt eine Einigung

[1]) Welch riesige Summen bei diesem Wettkaufen in Bewegung gesetzt wurden, deuten folgende Ziffern an: Bei Beginn des Streits besaßen nach den Angaben Hills dieser und Morgan nebst Hinterleuten rund 16 Millionen Dollars Aktien der Northern Pacific; sie steigerten diesen Besitz auf 42 Millionen, so die absolute Mehrheit der gewöhnlichen Aktien (80 Millionen) erwerbend. Die Harriman-Gruppe kaufte dagegen 37 Millionen Dollars gewöhnlicher und 42 Millionen Dollars Vorzugsaktien auf. Insgesamt sind also allein nach dem Nennwert 106 Millionen Dollars, fast eine halbe Milliarde Mark, tatsächlich also bei den gesteigerten Kursen noch erheblich mehr aufgewendet worden — kein Wunder, daß die Organisatoren der Einheitsbewegung sich stets davor scheuen, den offenen Markt in Anspruch zu nehmen, daß sie nur mit den Großaktionären zu tun haben wollen, deren Aktienbesitz sie gegen die Papiere der eigenen Bahnen oder der zu gründenden Finanzgesellschaften eintauschen können.

Digitized by Google

zustande: Morgan wurde mit der Organisation eines beiden Teilen gerecht werdenden Hülfsunternehmens betraut — ein Beweis allergrößten Vertrauens, da er doch selbst Partei war.

Er half sich durch eine Doppelgründung. Zunächst wurde zur Übernahme der Aktienmehrheit der *Chicago—Burlington and Quincy Railroad Company* die *Chicago—Burlington and Quincy Railway Company* gegründet und von deren Anteilen die eine Hälfte der *Union Pacific*, die andre zusammen der *Great Northern* und *Northern Pacific* überwiesen. Weiter wurde die *Northern Securities Company* gegründet und ihr der Besitz an Aktien der *Great Northern* und *Northern Pacific* übertragen, den Hill, Morgan und die Harriman-Gruppe damals in den Händen hatten; auch wurde den übrigen Aktionären der beiden nördlichen Überlandbahnen anheimgestellt, ihre Aktien gegen Anteile der neuen Finanzgesellschaft einzutauschen, sodaß dieser von Anfang an die Mehrheit der Aktien beider Bahnunternehmungen und damit deren Beherrschung gesichert war.

In die Leitung der *Northern Securities Co.* berief Morgan außer seinem Freunde Hill auch Vertreter der Harriman-Gruppe, sowie Vertreter der *Chicago—St. Paul*-Bahn und — das ist für die Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens wichtig — Vertreter der Vanderbilt-Gruppe; anderseits traten Morgan und Hill jetzt in das Direktorium der *Union Pacific* ein. Damit sind die gewaltigen Systeme der *Great Northern*, der *Northern Pacific*, der *Chicago—Burlington—Quincy*, der *Chicago—Milwaukee—St. Paul*, der *Union-* und der *Southern Pacific* in der obersten Leitung in unmittelbare Fühlung gebracht worden; das bedeutet: eine einheitliche Politik ist für nicht weniger als 45 000 Meilen Bahn gesichert worden — das sind mehr als 70 000 km oder das Anderthalbfache des ganzen deutschen Eisenbahnnetzes, fast das Zweieinhalbfache des preußisch-hessischen Bahnbesitzes, der bisher das bei weitem größte Einheits-Bahnunternehmen dargestellt hatte. Ihm gehören u. a., mit alleiniger Ausnahme der *Atchison—Topeka—Sta. Fé*, die sämtlichen Überlandbahnen der Vereinigten Staaten an: die Northern Pacific und die Great Northern durch die Northern Securities Company, die Union-Central-Pacific und die Southern Pacific durch Harriman. —

Es bleibt noch der Südosten; d. h. das Gebiet, das südlich des Potomac und östlich des Mississippi liegt. Auch hier ist bereits die Einigungsbewegung mit der neuen Tendenz in Fluß geraten; und wieder ist es Morgan, der die Fäden in der Hand hat.

Denn nachdem er im Jahre 1894 die bankrotte *Southern Railway* mit durchschlagendem Erfolg reorganisiert hatte, baute der tatkräftige Bankier deren Netz zunächst in der alten Weise durch den Aufkauf von

Digitized by Google

Ergänzungsbahnen zu einem geschlossenen System aus: die *Mobile—Ohio* (879 Meilen), die *Queen—Crescent* (1115 Meilen), die *Central of Georgia* (1835 Meilen), die *Seaboard Air Line* (1812 Meilen) gingen in seinen Besitz über. Kaum hatte er dann im Westen die Neugestaltung unter Dach und Fach gebracht, da wandte er sich wieder diesem, seinem eigensten Gebiet zu und brachte im April 1902 die wichtigste Konkurrenzbahn, die *Louisville—Nashville*, mit rund 5000 Meilen Länge an sich, und zwar auf dem alten Wege, indem er die Mehrheit der Aktien übernahm. Allerdings hat er dann diesen Aktienbesitz im Herbst desselben Jahres wieder veräußert. Aber der Käufer war die *Atlantic Coast Line*, die — unter dem Einfluß Walkers — ebenfalls in jenen Gegenden ihr Netz hat, also eine Konkurrenz bedeuten könnte; und da Morgan das System der *Southern Railway* nicht mit aus der Hand gegeben hat, so muß es als gänzlich ausgeschlossen erscheinen, daß er durch den Verkauf der *Louisville—Nashville* eine Rivalin hat stärken wollen. Man wird vielmehr als sicher annehmen müssen, daß nunmehr *Southern Railway* und *Atlantic Coast Line* ebenso Hand in Hand miteinander gehen werden, wie es im Norden die Vanderbilt-Morgan- und die Pennsylvaniapruppe, im Westen die Hill-Morgan- und die Harrimangruppe unzweifelhaft schon tun. Damit ist hier im Süden ein Einheitsnetz von etwa 25 000 Meilen Länge hergestellt, d. s. rund 40 000 km.

Das Ergebnis all' dieser Transaktionen ist also, wenn man es in Zahlen ausdrücken will, etwa dieses: es haben sich in den Vereinigten Staaten zusammengeschlossen

im Nordosten, d. h. östlich der Mississippi—Chicago-Linie und nördlich des Potomac, die Vanderbilt-Morgan- und die Pennsylvaniagruppe: jene etwa 40 000, diese etwa 30 000 km umfassend und beide in engster Fühlung miteinander;

im Südosten, d. h. östlich des Mississippi und südlich des Potomac, die Morgan-Walkergruppe mit rund 40 000 km;

im Westen endlich, d. h. westlich der Mississippi—Chikago-Linie, die Morgan-Hill-Harriman-Gruppe mit rund 70 000 km.

Schon die Tatsache aber, daß Pierpont Morgan an allen Gruppen maßgeblich beteiligt ist, läßt erkennen, daß diese gewaltigen Eisenbahnsysteme, deren jedes den preußisch-hessischen Gemeinschaftsbesitz beträchtlich überragt, auch noch unter einander Fühlung halten, eine gegenseitige Konkurrenz also zu vermeiden trachten und wenigstens in den Grundzügen ihrer Politik eine einheitliche Richtung verfolgen. Und daß dem so ist, daß jetzt endlich in den Einheitsbestrebungen sogar die so lange Jahrzehnte hindurch respektierte Mississippi—Missouri-Grenze überschritten

Digitized by Google

worden ist — das kommt am bezeichnendsten in der Organisation des westlichen Eisenbahnnetzes zum Ausdruck: in der Leitung der *Northern Securities Company* sitzen, wie erwähnt, nicht nur Hill, Harriman und Morgan, sondern auch Vertreter der nordöstlichen Eisenbahnfamilie Vanderbilt; und gleichsam eine Krönung des ganzen Riesenbaus bedeutet es, wenn für alle Streitigkeiten, die zwischen *Northern Securities Co.* und *Union Pacific*, d. h. also westlich des Mississippi ausbrechen möchten, zu Schiedsrichtern die Eisenbahnkönige des Ostens, das Haupt der Familie Vanderbilt und der Leiter der Pennsylvaniabahn, ernannt worden sind. Auf mindestens 180 000 km, das Sechsfache der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, ist das Netz zu beziffern, das jetzt dem einheitlichen Kommando eines kleinen Stabes zielbewußter, kapitalkräftiger Leute untersteht; es breitet sich über das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten und umfaßt bereits rund 60 % von deren Eisenbahnbesitz.

IV. Die Form der modernen Verschmelzungen.

Eine gewaltige Verkehrsmacht ist es also, die sich hier vereinigt findet. Dagegen sind es nicht auch Betriebseinheiten, die bis in die Einzelheiten der Geschäftsführung hinein von einer obersten Spitze geleitet werden. Die Einheitlichkeit wird vielmehr nur durch die Interessenübereinstimmung, *community of interest*, der Großaktionäre, eben jener Eisenbahnkönige, gewährleistet[1]) und bezieht sich dementsprechend lediglich auf die großen Züge der Verkehrspolitik, insbesondere auf die Regelung der Durchgangstarife, die vordem die wichtigste Waffe in den Wettbewerbskämpfen abgegeben hatten; sie ist bisher in ihrer höchsten Spitze noch in keine Rechtsform gegossen worden.

Die Verschmelzungen der älteren Art, die gerade die Einheitlichkeit der Betriebsführung vorzugsweise bezweckten, fanden in der Regel auch einen entsprechenden Rechtsausdruck; sei es daß formelle Ankäufe oder auch Fusionen stattfanden, sei es daß in der einen oder anderen Form Pachtverträge abgeschlossen wurden. Immerhin ist, wie oben erwähnt, schon das Vanderbilt-System hauptsächlich dadurch herausgebildet worden, daß die Familie Vanderbilt von den stimmberechtigten Aktien der zu ihrem System gehörenden Eisenbahngesellschaften eine so große Zahl

[1]) In dem Rechtsstreit *Power* c/a *Northern Securities Co.* gibt Morgan der „community-of-interest idea" folgende Umschreibung: It is the idea that the men who own the railroads can do what they please with them without continual dissensions and friction. It means harmonious co-operation for the benefit of all interests."

Digitized by Google

erwarb und festhielt, daß ihr die Beherrschung der Generalversammlungen und damit die der Direktoren sicher war; und ebenso wurde die Einheitlichkeit der Harrimanschen, der Hillschen und anderer Unternehmungen nur durch den Aktienbesitz Harrimans, Hills und ihrer Bankiers gewährleistet, während nach außen und formell die Selbständigkeit der einzelnen Teilgesellschaften unangetastet blieb. Auf dem *controlling interest* der führenden Leute baut sich bis jetzt auch die Einheitlichkeit des Gesamtnetzes auf; d. h. zur Beherrschung jener 180 000 km Bahn ist nicht eine besondere Gesellschaft gebildet worden, in die all' die vielen Einzelunternehmungen nun aufgegangen wären, und es ist auch nicht eine Finanzgesellschaft gegründet worden, die die Aktien der Bahngesellschaften erworben hätte — nein, der persönliche Besitz der Eisenbahnkönige an stimmführenden Aktien der einzelnen Bahnen und das rein tatsächliche Einvernehmen dieser Handvoll Leute, das ist die Grundlage für den Riesenbau.

Dieser Mangel an jeglicher Rechtsform hat den großen Vorzug, daß die Einheitlichkeit des Vorgehens nicht von außen her, etwa auf Grund der Sherman-Akte oder der einzelstaatlichen Antipoolgesetze, angefochten werden kann. Er hat aber anderseits den schwerwiegenden Nachteil, daß er die Kapitalien der betreffenden Großaktionäre in hohem Grade festlegt; und da außerdem bei einem rein tatsächlichen Zusammenführen keine Gründergewinne zu erzielen sind, so ist es begreiflich, daß in der *Northern Securities Co.* ein Versuch gemacht worden ist, dem tatsächlichen Einvernehmen die Rechtsform einer Finanzgesellschaft zu geben.

Man stelle sich vor: Es sollen etwa drei Eisenbahngesellschaften von je 100 Millionen Dollars stimmberechtigten Aktienkapitals einheitlich geleitet werden. Zur Beherrschung der Generalversammlung sind nach amerikanischer Erfahrung je nach der Verteilung des Aktienbesitzes 30—50 % der Aktien erforderlich; nehmen wir 40 % als Durchschnitt, so müßte der Prätendent von jeder der drei Gesellschaften 40 Millionen in der Hand haben, zusammen also 120 Millionen festlegen. Gründet er dagegen zur Übernahme dieser 120 Millionen eine besondere Gesellschaft, so kann er einen sehr erheblichen Teil seines Kapitals wieder frei bekommen: er würde dann vielleicht — das Beispiel ist durchaus amerikanischer Art angepaßt — in dem Statut der neuen Gesellschaft Obligationen (*collateral trust bonds*) mit etwa 80 Millionen, Vorzugsaktien[1]) mit 40 Millionen und

[1]) Von der deutschen Vorzugsaktie unterscheidet sich der englisch-amerikanische *preferred share* dadurch, daß die Vorzugsdividende der Höchstbetrag ist, der auf den *preferred share* entfallen kann, während die Vorzugsaktie bekanntlich auch noch am Mehrertrage teil hat.

Digitized by Google

endlich gewöhnliche Aktien in der gleichen Höhe vorsehen und nur den gewöhnlichen Aktien das Stimmrecht beilegen; ist dann der Geldmarkt einigermaßen aufnahmefähig, dann stößt er die Obligationen und womöglich noch die Vorzugsaktien, — also jene 120 Millionen, die er selbst ursprünglich aufgewendet hat — sowie einen Teil der gewöhnlichen Aktien ab und reserviert sich selbst nur den zur Beherrschung der Generalversammlung nötigen Betrag der gewöhnlichen Aktien; er hat dann mit einem Aktienbesitz, der ihn im ungünstigsten Falle, d. h. wenn er gar nichts abstößt, nicht mehr wie jene 120 Millionen, im günstigsten Falle aber garnichts gekostet und noch in dem etwaigen Erlös verkaufter gewöhnlicher Aktien einen Gründergewinn abgeworfen hat, die Leitung der Finanzgesellschaft und dadurch die der Eisenbahngesellschaft in der Hand. Dabei läßt sich das Manöver noch wiederholen, indem ein Teil der Obligationen und Vorzugsaktien der Finanzgesellschaft nicht abgestoßen, sondern zusammen mit den gewöhnlichen Aktien zur Gründung einer zweiten Finanzgesellschaft benutzt wird. Das eigentliche Ziel, die Beherrschung der Eisenbahngesellschaft, wird umso sicherer auch auf diesem Wege erreicht, als nach amerikanischer Gewohnheit die Generalversammlungen nur die Direktoren zu ernennen haben, diesen aber mit absoluter Selbständigkeit die Bestimmung der Betriebsgestaltung und selbst die Festsetzung der Dividende obliegt; selbstverständlich lassen aber die Großactionäre nur ihre eigenen Kreaturen in die Direktorien der von ihnen abhängigen Finanz- und Eisenbahngesellschaften eintreten.

Dies ist, in schematischer Form, das Rezept, nach dem Morgan die Bahnen des Nordwestens behandelt hat: Zuerst gründet er die *Chicago—Burlington—Quincy-Railway Co.* als Finanzgesellschaft No. 1; ihr werden die Aktien der *Chicago—Burlington—Quincy-Railroad Co.* überwiesen, die Hill und Konsorten in den Händen hatten und die zur Majorisierung der Generalversammlungen ausreichten. Von den Aktien dieser Finanzgesellschaft wird die eine Hälfte der Union Pacific, die andere der Great Northern und Northern Pacific überwiesen; gemeinsam beherrschen diese also das Chicago-Burlington-Unternehmen, doch ist für diese Gemeinschaft keine besondere Rechtsform gebildet worden. Dagegen ist für die Beherrschung der beiden nördlichen Überlandbahnen, der Great Northern und Northern Pacific, die vorher nur tatsächlich in der einen Hand Hills lag, bei der Reorganisation des Westens eine Finanzgesellschaft No. 2 gegründet worden: die *Northern Securities Co.;* sie hat lediglich Aktien der verschiedenen Bahnen der Hillschen Gruppe in ihrem Besitz, nicht unmittelbar Bahnen selbst, und dient der Aufgabe, die Politik dieser Bahnen in eine einheitliche Grund-

Digitized by Google

linie zu bringen, in erster Linie also den Wettbewerb der Parallelbahnen zu beseitigen.[1])

Sofort hat sich aber auch die große Gefahr gezeigt, die einer derartigen Finanzgesellschaft droht: nachdem erst von Privatinteressenten und von den betroffenen Einzelstaaten gegen die neue Monopolbildung die Anklage wegen Verletzung einzelstaatlicher Antitrustgesetze erhoben worden war, ist schließlich auch der Bundesanwalt auf Grund der Sherman-Akte von 1890 gegen sie eingeschritten, und in erster Instanz ist seinem Antrag entsprochen, der Gesellschaft der Fortbestand verboten worden. Das Urteil des Obersten Gerichtshofs steht noch aus, wird aber mit Ungeduld erwartet, da allem Anschein nach die Gründung der *Northern Securities Co.* zugleich ein Versuchsballon sein sollte, den man aufsteigen ließ, um die Stellung der Öffentlichkeit und der Staatsgewalt zu erkunden. Wird das Urteil erster Instanz bestätigt, so wird man allerdings darauf verzichten müssen, mit großem Gründergewinn zur Entlastung der eigenen Aktienbestände derartige Finanzgesellschaften aufeinander zu häufen; und daraus dürfte eine Verlangsamung in dem Konsolidationsprozeß eintreten. Aber — und das ist doch das Entscheidende — unmöglich gemacht wird dieser Prozeß auch dadurch nicht.

Denn schon jetzt teilen sich stets mehrere Finanz- und Eisenbahnmagnaten in die Beherrschung der verschiedenen Bahngruppen, da denn doch die Gesamtbeträge für eine einzige Person zu groß werden — ist doch die *Northern Securities Co.* z. B. mit 400 Millionen Dollars nominell finanziert worden. Die Mehrheit der stimmführenden Aktien ist also auch bei den Finanzgesellschaften nach Art der *Northern Securities Co.* nicht mehr in einer Hand vereinigt, sondern liegt bei mehreren Personen, die nur tatsächlich — in der Regel unter Führung des gründenden Bankhauses — einheitlich vorgehen.[2]) An dieser Gestaltung wird durch eine

[1]) Der frühere *Assistant Attorney-General,* Whitney, hat diesen Vorgang folgendermaßen gekennzeichnet: „The gentlemen interested in the Great Northern and the Northern Pacific transferred their railroad stock from themselves as individuals to themselves as an incorporated association: and in return they took to themselves as individuals the stock of the new corporation. They gave to their managing committee the title of Board of Directors, and they authorized this board to perform two acts a year: One of these acts was to vote at the stockholders' meeting of the Great Northern, the other was to vote at the stockholders' meeting of the Northern Pacific."

[2]) Über die Art, wie ein *controlling interest* zu stande kommt, äußert sich Morgan in der mehrfach erwähnten Zeugenvernehmung: „Mr. Kennedy, one of the largest Northern Pacific stockholders, . . . was going to cable over (von Europa nach New-York) and have his stock placed in the office of J. P. Morgan & Co. He wanted my policy to prevail in Northern Pacific affairs. That is the way the Northern Pacific stockholders have treated me."

Digitized by Google

ungünstige Entscheidung des Obersten Gerichtshofes nichts geändert; nur daß die Mitglieder dann nicht mehr die Aktien der Finanzgesellschaft, sondern die der Betriebsgesellschaften selbst besitzen und festhalten müssen — genau so, wie schon lange das Vanderbilt-System auf Grund des Besitzes an Aktien der Bahngesellschaften besteht und wie auch heute noch das Gesamtnetz jener 180 000 km ohne rechtliche Form zusammengehalten wird. Und daß sich auch ohne besondere Neugründungen Finanzverschiebungen gewaltigster Art und Finanzverschleierungen ausführen lassen, das zeigt nichts deutlicher als die Art, wie die Union-Pacific-Gruppe seinerzeit die Anteile der Northern Pacific aufgekauft hat: als Käufer trat nämlich nicht die Union Pacific, sondern die formell selbständige Oregon Short Line auf und gab zur Deckung der Kosten dieses Geschäfts 61 Millionen Dollars Obligationen *(purchase money certificates of indebtedness)* aus; nun übernahm aber die Union Pacific Co. die Gesamtheit dieser Obligationen und gab, auf sie gestützt, ihrerseits 100 Millionen Dollars *bonds* aus[1]) — aus den 78 Millionen Dollars Aktien der Northern Pacific sind also unter der Oregon Short Line hinweg 100 Millionen Dollars Obligationen der Union Pacific geworden, ein Geschäft, bei dem unzweifelhaft ein gut Teil Bankiergewinn erzielt worden ist. *Hill* hat also doch wohl seine wahre Meinung geäußert, wenn er vor dem Bundesverkehrsamt als Zweck der Northern Securities Co. angibt: sie sei nur gegründet, um einigen Mummelgreisen *(some very old men)* die Sicherheit zu geben, daß die Leitung der Bahnen in festen Linien sich bewege; d. h. doch nichts anderes als dieses: für die Beherrschung der Bahnen brauchen diese Herren die Finanzgesellschaften nicht, aber das Publikum läßt sich dabei besser rupfen. Und wenn man sich schließlich noch erinnert, daß der gewaltigste aller amerikanischen Trusts, der Rockefellersche Petroleumtrust, schon seit reichlich zehn Jahren ohne jede rechtliche Vertragsbildung lediglich auf Grund des tatsächlichen Einvernehmens der Großaktionäre der einzelnen Betriebsgesellschaften seine glänzenden Geschäfte macht, so wird man glauben dürfen, daß die Rechtsfrage für die Konsolidation der amerikanischen Eisenbahnen allenfalls eine Unbequemlichkeit, nicht aber ein wirkliches Hindernis bedeutet.

V. Das Ergebnis: ein Verkehrsmonopol.

Nur wenige Bahnen sind es, die sich heute gegenüber dem von Morgan und Konsorten geführten Eisenbahnkomplex noch eine wirkliche

[1]) Geschäftsbericht der Union Pacific für 1900/1901.

Digitized by Google

Selbständigkeit gewahrt haben. Darunter sind die bei weitem wichtigsten die *Atchison—Topeka—Sta Fé* mit rund 8000 Meilen und das *Gould*-System, das man auf 16000 Meilen schätzt.

Die *Atchison—Topeka* hat sich bisher als Aufsaugungsversuchen unzugänglich erwiesen. Ihre Aktien sind in kleinen Beträgen verteilt, ein Kontrollrecht ist nirgends konzentriert; der Aufkauf der Aktien auf freiem Markt aber stellt sich, wie sich noch bei dem Kampf um die Northern Pacific gezeigt hat, zu teuer. Dazu ist sie aus dem in Amerika ja nun einmal üblichen Konkurse sehr gekräftigt hervorgegangen und erfreut sich seitdem einer vortrefflichen Leitung, die in den letzten Jahren große Reserven angesammelt hat. Sie ist die einzige Bahn, die unmittelbar von Chicago aus eine Verbindung mit der südlichen Hälfte der Pazifikküste besitzt, wird aber dank ihrem konservativen Charakter schwerlich die Kreise der anderen Bahnen stören.

Bedenklicher ist vielleicht die Selbständigkeit der *Gould*schen Unternehmungen. Diese schieben sich in der Richtung von Buffalo—Chicago südwestlich nach New-Orleans, Galveston und El Paso wie ein Keil in das Gebiet der konsolidierten Bahnen hinein, diesseits und jenseits des Mississippi; und noch jüngst ist ein Zugang vom Eriesee nach Pittsburg ganz neu geschaffen worden, ja es wird von einer Verlängerung dieser Linie bis zur atlantischen Küste gesprochen. Die Pennsylvaniabahn, die durch dies Vordringen in erster Reihe belästigt wird, hat aber auch bereits den Kampf aufgenommen — sie hat der Gouldschen *Western Union Telegraph Company* die Benutzung ihres Bahnkörpers nicht weiter gestattet; man wird nicht zweifeln dürfen, daß auch dieser Kampf mit einem Ausgleich endigen wird, der noch das Gould-System dem Einheitsnetz einfügt.

Was sonst noch an selbständigen Unternehmungen übrig geblieben ist, erhebt sich in keinem Einzelfalle auf 5000 Meilen Bahnlänge. Die Betriebe sind ohne örtlichen und vollends ohne organisatorischen Zusammenhang; sie haben lediglich lokale Bedeutung und können die Verkehrspolitik der Riesensysteme daher kaum stören. Die Zukunft hat vielmehr damit zu rechnen, daß die Grundzüge dieser Politik nach einheitlichem Plane aufgestellt werden: der Wettbewerb ist der Vereinigung gewichen. —

Dem wirtschaftlichen Grundgedanken nach ist also das amerikanische Eisenbahnwesen ohne jede staatliche Förderung, ja über staatliche Hemmnisse hinweg in derselben Richtung vorgegangen, in der sich auch die europäischen Schwesterunternehmungen bewegt haben; es unterscheidet sich aber von ihnen ganz wesentlich in dem Grade, bis zu dem die Konzentration vorgeschritten ist. Denn nehmen wir Großbritannien und

Digitized by Google

Irland, wo der Staat sich noch am wenigsten eingemischt hat, so finden wir zwar, daß schon früh aus all den zahllosen Einzelbetrieben, die anfänglich zugelassen worden sind, sich einige wenige Großunternehmungen bilden, die sich territorial gegeneinander abgrenzen und die die noch übrig bleibende, übrigens nicht unbedeutende Reibungsfläche durch Verträge zu glätten suchen; aber bei diesem Punkt ist die Entwicklung stehen geblieben, zu der Herausbildung eines Einheitsnetzes ist kein Schritt getan worden. Noch bedeutend schärfer ist unter dem unmittelbaren Druck des Staats in Frankreich die territoriale Abgrenzung der sechs großen Netze ausgebildet worden; aber auch hier ist man noch weit entfernt davon, das ganze Land zu einer Verkehrseinheit zusammengefaßt zu sehen. Selbst in Deutschland stehen die größeren Einzelstaaten, die Einheitsbetriebe unter staatlicher Leitung herausgebildet haben, noch selbständig nebeneinander. Nur das despotische Rußland hat auch sein Schienennetz völlig in der Hand des Staats konzentriert, da hier die Privatbahnen nur noch formell, zur Erleichterung der Kapitalbeschaffung ein selbständiges Dasein führen, tatsächlich aber vollkommen als Staatsbetriebe verwaltet werden. Der schrankenlose Wettbewerb hat also ebenso gewirkt wie der Wille einer despotischen Regierung.

Damit aber nicht genug, haben die amerikanischen Bahnen auch unter dem Wettbewerb anderer Verkehrsmittel nur in ganz verschwindendem Maße zu leiden. Denn seitdem in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Kanäle gegraben worden sind, die die Großen Seen mit den anderen Flußsystemen, mit dem Hudson und dem Mississippi, verbinden, seitdem ist für die Binnenschiffahrt von Staatswegen nur sehr wenig geschehen, und Private haben vollends den Kampf mit den übermächtigen Eisenbahnen nicht neu aufgenommen. Infolgedessen ist der Eriekanal mit seinen kleinen Abmessungen und unzähligen Schleusen ebenso verkehrsöde wie die verwahrlosten Ströme des Mississippisystems; nicht einmal die Konkurrenzmöglichkeit wird ihnen bei ihrer technischen Rückständigkeit heute noch zuerkannt, die Tarifgestaltung selbst der Parallelbahnen ist von ihnen fast gänzlich unabhängig.[1]) Dagegen bedeutet die mächtig entwickelte Schiffahrt der Großen Seen, die durch die Welland-kanäle und den St. Lorenz einen Ausgang zum Meere besitzt, und die Küsten-

[1]) Der gemeinsame Getreidebörsenagent der New-York—Buffalo-Linien hat z. B. vor dem Bundesverkehrsamt ausgesagt, „that the Eriecanal was not now a factor, either in the carrying of the traffic or the making of the rate; that if the railway lines advanced their rates, the canal promptly followed; that the controlling factor was competition between these railroad lines, and that if this competition could be eliminated advances in rate would only be limited by market conditions at home and abroad". (Jahresbericht des Amts für 1900, S. 22.)

Digitized by Google

schiffahrt der Ozeane allerdings eine Verkehrsmacht, mit der auch die Schienenwege zu rechnen haben; diese haben sich mit ihr aber bereits durch Gründung eigener Dampferlinien und durch Verbandsbildungen abgefunden; tief ins Binnenland kann ihr Einfluß sowieso sich nicht erstrecken, da es die Bahnen ja in der Hand haben, die Anschlußfrachten unerträglich hoch zu halten, um so die Gesamtfracht für sich zu gewinnen. Da ist denn doch die englische Küstenfahrt trotz ihres relativen Rückganges von ungleich stärkerer Bedeutung — verbindet sie doch, der Inselgestalt des Vereinigten Königreichs entsprechend, eine verhältnismäßig weit größere Zahl der wichtigeren Städte, und der Manchester Seekanal, dessen Wert gerade in der Beeinflussung der Eisenbahntarife liegt, hat ihr noch dazu einen Eingang unmittelbar in das Herz der mittelenglischen Industrie gegeben; die englischen Binnenkanäle freilich sind heute ebenfalls so gut wie bedeutungslos. Dagegen hat der französische Staat in dem weitverbreiteten, privatem Einfluß fast ganz entzogenen und seit 1881 vollständig abgabenfreien Kanalnetz immerhin ein Mittel gefunden, der Monopolmacht der Eisenbahnen wenigstens insoweit entgegenzuarbeiten, als Ursprungs- und Bestimmungsort der Gütersendung an einer Wasserstraße liegen; die Bahnen zu günstigen Umschlagbedingungen zu veranlassen und damit den Einfluß der Kanäle über das ganze Land zu erstrecken, dazu hat seine Macht allerdings auch nicht gereicht. Hierin ist Deutschland allen Ländern weit voran; seine großen Ströme dienen weit über ihren natürlichen Bereich hinaus, es sei nur an Mannheim und an Riesa erinnert, als Verkehrsträger, und wenngleich die preußischen Bahnen die Erstellung besonderer Umschlagtarife meist abgelehnt haben — mit der Einrichtung von vorzüglich ausgestatteten Umschlagstellen sind sie nicht sparsam gewesen, in der Tarifpolitik ist der Einfluß der Ströme deutlich erkennbar. Auch in Rußland spielen die Flüsse und die sie verbindenden Kanäle neben den Bahnen eine sehr bedeutende Rolle. In keinem der europäischen Länder reicht die Macht der Bahnen so weit wie in den Vereinigten Staaten von Amerika.

* * *

Damit stellt sich aber für Amerika mit ungleich größerer Wucht noch als für Europa die Frage: Ist es erträglich, daß diese alles beherrschende Macht ganz ausschließlich von einigen Privatleuten ausgeübt wird, daß die Gesamtheit, der Staat auf ihre Handhabung keinerlei Einfluß besitzt?

In Deutschland, in Rußland, selbst in den meisten der englischen Kolonien ist diese Frage verneint worden; und da die Erfahrungen, die in England, in Frankreich, auch in Deutschland mit den staatlich beauf-

Digitized by Google

sichtigten Privatunternehmungen ganz gleichmäßig gemacht worden sind, die völlige Unzulänglichkeit dieses Aufsichtsystems über alle Zweifel dargetan haben, so ist man in den straffer zentralisierten Staaten bekanntlich zum Staatsbahnsystem übergegangen. In Amerika dürfte dieser Ausweg ungangbar sein; und doch ist auch hier bereits der Versuch einer staatlichen Aufsicht kläglich gescheitert.

Das Bundesverkehrsamt, dessen erste Jahresberichte voll froher Zuversicht sind und das auch später unverdrossen seiner Aufgabe gerecht zu werden versucht hat — es muß in den letzten Jahresberichten einräumen, daß seine Tätigkeit im wesentlichen fruchtlos gewesen ist; und nur noch resigniert fordert es Verstärkungen seiner Macht. In der Tat ist die staatliche Aufsicht in den Vereinigten Staaten heute nur noch eine Farce, die nicht besser charakterisiert werden kann als durch eine Antwort, die im vergangenen Frühjahr der Leiter einer großen Eisenbahn auf die amtliche Forderung, Belegmaterial vorzulegen, gegeben hat; er erklärte zynisch, das sei vernichtet worden, weil man mit der Möglichkeit, es dem staatlichen Aufsichtsamt vorlegen zu müssen, gerechnet habe — eine Antwort und ein Verfahren, die beide straflos blieben. Die Bahnen haben es nur allzu gut verstanden, die ihnen lästigen Bestimmungen tatsächlich außer Kraft zu setzen; und sie haben auch weiter vermocht, jedes Streben nach Verschärfung der Aufsicht schon im Kongreß zu Fall zu bringen. Schwerlich werden sie es dahin kommen lassen, daß der Staat gar in ihren Besitz sich setzt; umsoweniger, als ja in der Tat der ganze politische Aufbau dieses Staats die wichtigste Grundlage für ein Staatsbahnsystem, ein intaktes Beamtenwesen, völlig vermissen läßt.

Die amerikanische Volkswirtschaft wird sich also damit abfinden müssen, daß in Zukunft die von Morgan geführte Vereinigung der fünf oder sechs Eisenbahnkönige in voller Selbstherrlichkeit das Verkehrswesen ihrer Heimat regieren. Nimmt man hinzu, daß Morgan über etwa $^3/_4$ aller Anthrazitkohlengruben verfügt und der Organisator des Stahltrusts ist, daß der Petroleumkönig Rockefeller im Direktorium der Vanderbilt-Bahnen Sitz und Stimme hat, daß also die Bahnen in engstem Zusammenhang mit den großen Industriekonzentrationen stehen — und bedenkt man die grundlegende Bedeutung, die an sich schon der Verkehrsdienst in der modernen Wirtschaftsorganisation für die gesamte Volkswirtschaft und für ihre Stellung in der Weltwirtschaft beansprucht, so ist es nicht zuviel gesagt, daß jene wenigen Männer überhaupt das Gedeihen ihres Landes wirtschaftlich und auch politisch in der Hand haben.

Man kann der Einsicht und der Tatkraft dieser Männer volle Würdigung zuteil werden lassen — in der Tat sind die modernen Trustmagnaten ja nicht den Industrierittern vergangener Zeiten zu vergleichen,

Digitized by Google

vielmehr etwa als neuzeitliche Renaissancemenschen zu bezeichnen; es sind Kraftnaturen, denen der Reichtum nicht Selbstzweck, sondern Mittel zur Befriedigung ihres Machtbedürfnisses ist. Man braucht keine Überspannung ihrer Macht zu fürchten — gerade die größten Trusts, wie z. B. der Stahltrust, haben, soweit man jetzt schon urteilen darf, bei aller Preissteigerung doch nach dem Grundsatz „Großer Umsatz, kleiner Nutzen" gehandelt; und nicht jede Erhöhung der Frachtsätze ist von vornherein zu verdammen. Man darf auch die finanziellen Machenschaften, die mit ihrer Verwässerung der Gesellschaftskapitalien privatwirtschaftlich so manche Verheerung angerichtet haben und die Aktien amerikanischer Unternehmungen nur als Anlagewerte zweifelhaftester Art erscheinen lassen, vom allgemein-volkswirtschaftlichen Standpunkt aus nicht in den Vordergrund der Beurteilung rücken — sie berühren ja den tatsächlichen Produktionswert der Gesellschaftseinrichtungen nicht und sind selbst für die Politik der Unternehmungen nur von geringem Einfluß, da die gewöhnlichen Aktien, in deren Ausgabe jene Machenschaften hauptsächlich zu tage treten, von den Gründern nicht so sehr als dividendentragende Anlagewerte, denn als einmaligen Gewinn abwerfende Verkaufswerte betrachtet werden, und da dieser Verkaufserlös mehr von der Stimmung, der Aufnahmelust des Marktes, als von dem innern Wert der Aktie abhängt. Ja man darf zugeben, daß die Konzentration gewisse große Vorteile auch für das ganze Land im Gefolge haben wird — insbesondere für den internationalen Handelswettkampf verleiht die Zusammenballung aller Kräfte eine ungemein starke Stoßkraft. Und man muß es doch ungesund nennen, daß eine Handvoll besonders kapitalkräftiger und besonders rücksichtsloser Privatleute diese alles überragende Herrschaftsgewalt in sich vereinigen — eine Herrschaftsgewalt, die nur der organisierten Gesamtheit, dem Staat, auszuüben zukommt.

Digitized by Google

Russische Eisenbahnpolitik im neunzehnten Jahrhundert

von 1836 bis 1881.

Von

Dr. Oskar Matthesius, Oberleutnant a. D.

(Fortsetzung.)[1])

Zweite Periode. 1856—1880.

Einleitung.

Rußland unterlag in dem Krimkriege den vereinigten Gegnern: England, Frankreich, Sardinien und der Türkei. Die Erfahrungen, die es in diesem Feldzuge mit seinen Kommunikationsmitteln gemacht hatte, waren teuer genug erkauft, und mit Recht wurde von militärischer Seite der Mangel an Eisenbahnen im südlichen Rußland als Hauptursache für den unglücklichen Ausgang des Krieges bezeichnet. Erwägt man, daß schon in dem ersten Plane Gerstners die Verbindung von Moskau und St. Petersburg mit den Küstenplätzen am Schwarzen Meere vorgesehen war, daß aber die Ausführung dieses, sowie anderer Pläne Gerstners an dem zähen Widerstande innerhalb des Ministerkomitees scheiterte, so kann man mit gutem Grunde den Grafen Kankrin und seine Partei für die Mißerfolge der russischen Armee in den 50er Jahren verantwortlich machen, auch wenn man zugibt, daß die damaligen wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse Rußlands für den Eisenbahnbau nicht besonders günstig zu nennen waren. So wie sich, vom Anfang der 40er Jahre an, die politische Lage in Europa, insbesondere die Gruppierung der Mächte gestaltete, hätte der Bau einer Eisenbahn von St. Petersburg und Moskau nach dem Schwarzen Meere den leitenden Staatsmännern als ein dringendes Erfordernis erscheinen müssen, jedenfalls nicht minder wichtig, als die Eisenbahn Warschau—Wien.

Die Tatsache, daß in dem Krimfeldzuge die Armee der Verbündeten früher auf dem Kriegsschauplatze vereinigt war, als die der Russen,

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 933 ff.

Digitized by Google

ließ die Mangelhaftigkeit der russischen Verkehrsmittel im allgemeinen und das Fehlen einer Verbindung zwischen dem Inneren des Reiches und der Küste des Schwarzen Meeres besonders grell zutage treten. Die Beförderung der englischen Truppen von Southampton und Portsmouth bis auf die Reede von Eupatoria erforderte zwei Monate weniger Zeit, als der Transport und Fußmarsch der russischen Garde von St. Petersburg nach Sewastopol. Die weiten Fußmärsche von Moskau, Warschau, Kiew nach der taurischen Halbinsel stellten unerhörte Anforderungen an die russischen Soldaten: „sie marschierten bis zur Erschöpfung und starben zu Hunderttausenden an den elenden, grundlosen Wegen ohne einen Schrei der Empörung, fast ohne Klagen und Murren.“[1] Ein Drittel der gesamten russischen Infanterie war hierdurch dienst- und kampfunfähig gemacht worden. Der An- und Aufmarsch der russischen Armee hatte ebensoviel Opfer an Menschenleben gekostet, als die blutigen Kämpfe auf der Halbinsel Krim. Die Verpflegung der kämpfenden Truppen, die Nachschübe an Proviant und Kriegsmaterial, überhaupt die rückwärtigen Verbindungen mit dem Inneren Rußlands waren dank der trostlosen Beschaffenheit der Straßen so mangelhaft, daß weder die bewunderungswürdige Verteidigung Sewastopols durch Totleben noch die heldenmütige Tapferkeit der russischen Truppen den ungünstigen Ausgang des Kampfes abwenden konnten.

Die militärische und politische Ohnmacht Rußlands war deutlich zutage getreten, nicht zuletzt aus dem Grunde, weil es die Entwicklung seiner wirtschaftlichen Hilfskräfte und hierbei vor allem den Ausbau moderner Verkehrswege vernachlässigt hatte. Erforderte so die politische und militärische Lage Rußlands gebieterisch den Bau von Eisenbahnen, so drängte in demselben Maße die wirtschaftliche Lage zu einem raschen und umfassenden Bau von leistungsfähigen Straßen. Das ergab sich beispielsweise aus der damals ganz veränderten Lage der Getreideanfuhr. Schon vor dem Krimkriege hatte sich eine Abnahme der Getreideausfuhr aus Rußland bemerkbar gemacht. Sie betrug

	1847	11 511 858	Tschetwert.
	1850	3 952 614	„
und sank im Jahre	1854 . . . . . auf	2 904 431	„
	1855 . . . . . „	652 112	„

Im Jahre 1854 verließen noch 160 Schiffe, 1855 nur 11 Schiffe den Hafen von Riga, während in den früheren Jahren wohl 1600—1700 Schiffe mit Getreidefracht ausliefen. Während Rußland noch im Jahre 1853 mit 60,9 % 1854 mit 48 % an dem gesamten Getreidehandel in Marseille be-

[1] Leroy-Beaulieu, Das Reich der Zaren usw. Bd. I, S. 121.

Digitized by Google

teiligt war, wurde im Jahre 1855 auch nicht ein Pud russischen Getreides in Marseille gehandelt. Im Jahre 1856 stieg die Ziffer erst wieder auf 42,6 %.[1])

Zeigen sich hierin auch vor allem die wirtschaftlich ungünstigen Folgen des Krimkrieges, zumal die Wirkungen der langen Blokade der russischen Häfen durch die englisch-französische Flotte, so machte sich nunmehr doch auch die veränderte Lage des Weltmarktes in einer für Rußland sehr empfindlichen Weise bemerkbar. Schon in den 30er Jahren begannen Indien und etwas später Amerika, ihre Getreidemassen nach Europa auf den Markt zu bringen: es machte sich bereits die Einführung der Dampfkraft in die Seeschiffahrt, die Vergrößerung der Fahrzeuge, die hierdurch bewirkte Verbilligung der Transporte und die größere Schnelligkeit der Beförderung bemerkbar. Zudem hatten die außereuropäischen Konkurrenten den Krimkrieg benutzt, um sich den europäischen Getreidemarkt für ihren eigenen Absatz zu erobern, so daß nun, nach Beendigung des Krieges, Rußland gegründete Veranlassung hatte, diesen mächtigen Konkurrenten entgegenzutreten, besonders da fast nur durch den Verkauf der großen Getreideüberschüsse Rußland sich das Geld verschaffen konnte, dessen es zur Lösung zahlreicher politischer, wirtschaftlicher und militärischer Aufgaben bedurfte.

Denn der Krimkrieg, der einen wichtigen Abschnitt in der Entwicklung Rußlands bezeichnet, zwang Rußland, sich Westeuropa und zugleich dessen ökonomischen, teilweise auch politischen und militärischen Formen zu nähern. Er zwang Rußland zu einer vollständigen Änderung seiner Produktionsbedingungen, zu einer dringend notwendigen Reorganisation der Armee, zu einer Reform der Verwaltung in Anlehnung an westeuropäische Einrichtungen. Die Aufhebung der Leibeigenschaft, die Durchführung der Loskaufungsoperationen, die Umbildung des gesamten Steuerwesens: das waren Aufgaben, welche an die finanziellen Hilfsmittel des Staates außerordentliche Anforderungen stellten.

Und daneben ergab sich unmittelbar aus den Erfahrungen, die man im Krimkriege gemacht hatte, als vornehmste und dringendste Pflicht, dem Lande diejenigen Verkehrsinstitutionen zu geben, durch welche allein die im Boden schlummernden Hilfskräfte entfesselt, die Bodenschätze gefördert und in Umlauf gesetzt wurden, und so der Wohlstand der Bevölkerung gehoben werden konnte. Aber durch die Aufwendungen für den unglücklichen Feldzug völlig erschöpft, konnte der Staat aus eigenen Mitteln keinerlei Aufwendungen für den Bau von Eisenbahnen machen.

---

[1]) Bloch, Der Einfluß der Eisenbahnen auf die wirtschaftliche Lage Rußlands (russisch), Bd. II, S. 56.

Digitized by Google

Es lag nun wohl nahe, das russische Privatkapital dafür zu interessieren, aber der russische Geldmarkt war völlig zerrüttet, das Vertrauen zu finanziellen Operationen stark erschüttert, — von einer Unternehmungslust auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens nichts zu spüren; zweifellos Nachwirkungen der Kankrinschen Wirtschaftspolitik, deren lähmender Einfluß sich auch jetzt noch bemerkbar machte.

So entschloß sich der Staat, das ausländische Kapital heranzuziehen und dieses durch möglichst weitgehendes Entgegenkommen (Bürgschaften, Baubeihilfen, Einräumung zahlreicher Sonderrechte, Darlehen usw.) zum Eisenbahnbau zu ermuntern; mit anderen Worten: den privaten Unternehmungsgeist nicht nur frei gewähren zu lassen, sondern ihn in seiner freien Gebarung regierungsseitig nach Möglichkeit zu unterstützen. Diese Politik, die eine völlige Abkehr von den Grundsätzen Kankrinscher Wirtschafts-, besonders Verkehrspolitik bedeutete, entsprach wohl auch im Grunde den Tendenzen, die damals im mittleren und westlichen Europa vorherrschend waren,[1]) und die unter der Regierung Alexanders II., des Befreiers, auch in Rußland mehr und mehr an Boden gewannen. So bedauerlich der Ausgang des Krimkrieges für Rußland gewesen ist, so hat er ihm doch die mächtigste Anregung zu wohltätigen Reformen auf allen Gebieten, zu wirtschaftlichem Fortschritt, zu technischen Leistungen und Erfolgen, überhaupt zu einer lebendigen Entfaltung aller Kräfte des Landes gegeben. Man kann — um mit v. Schultze-Gaevernitz[2]) zu sprechen — den Krimkrieg einen Kulturträger nennen: denn er machte die Eisenbahnen zur strategischen Notwendigkeit, gegen die sich die konservative Regierung Nikolais I. lange gesträubt hat, weil sie „die Unbeständigkeit des Geistes unserer Epoche" vergrößerten (Worte Kankrins). Die Nachbarschaft des technisch fortgeschrittenen Westens und militärisch-auswärtige Gesichtspunkte zwangen den Staat zur Beschleunigung des wirtschaftlichen Fortschrittes in der Richtung auf den Kapitalismus.

Erster Abschnitt.

1856—1864.

Schon im ersten Jahre nach Beendigung des Feldzuges (1857) übergab die Regierung in Befolgung des nunmehr angenommenen Grundsatzes, den Eisenbahnbau und -betrieb der Privatunternehmung zu überlassen, die Warschau-Wiener Bahn einer Privatunternehmergesellschaft in Warschau,[3]) und zwar unter Bedingungen, die für die neue Gesellschaft die

[1]) Mit Ausnahme einiger deutschen Mittelstaaten.

[2]) Volkswirtschaftliche Studien in Rußland, Leipzig 1899.

[3]) S. oben S. 969.

Digitized by Google

denkbar günstigsten waren, auf 75 Jahre. Für weitere Linien fanden sich aber nur wenige russische Unternehmer, und zwar auch nur für solche Strecken, die günstige Aussichten auf Rentabilität gewährten.[1]) Der Regierung mußte aber daran liegen, das Eisenbahnnetz nicht nur möglichst rasch, sondern auch nach einheitlichem Plane auszubauen, ganz besonders die bisher versäumte Anlage der wichtigsten strategischen Linien sicher zu stellen.

Um das zu erreichen, unterstützte sie das Zustandekommen der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft (1857),[2]) an der sich englische, französische, deutsche, holländische und russische Bankhäuser beteiligten.[3]) An die Gründung dieser Gesellschaft, die einen bemerkenswerten Abschnitt in der Geschichte des russischen Eisenbahnwesens bildete, knüpften sich überschwengliche Hoffnungen auf eine gedeihliche Entwicklung der russischen Verkehrswege überhaupt und der Eisenbahnen im besonderen, Hoffnungen, die durch die Erfahrungen der Zukunft teilweise zerstört werden sollten. Die Seele der Unternehmung war der Pariser Crédit mobilier (Gebrüder Péreire).

In der Konzessionsurkunde, die der Gesellschaft am $\frac{\text{26. Januar}}{\text{7. Februar}}$ 1857 verliehen wurde, hatte diese die Verpflichtung übernommen, folgende Linien zu bauen: 1. St. Petersburg—Warschau (bis Gatschina bereits vom Staate gebaut), mit Abzweigung von Landwarowo nach Wirballen zur preußischen Grenze, 2. Moskau—Nishnij Nowgorod, 3. Moskau—Orel—Feodosia, 4. Orel—Libau, zusammen etwa 4 000 Werst. Die Konzession wurde der Gesellschaft auf 85 Jahre gewährt. Ferner bewilligte die Regierung eine 5 %ige Garantie und das Vorrecht bei Konzessionierung von Ver-

[1]) Auch meldeten sich wohl ausländische Gesellschaften, die jedoch ganz ungeheuerliche Bedingungen stellten. So z. B. stellte eine englische Gesellschaft als erste Bedingung den Grundsatz auf, daß sich die Regierung von jeder Einmischung in die inneren Gesellschaftsangelegenheiten fern halten sollte. Eine amerikanische Gesellschaft machte sich anheischig, innerhalb von 5 Jahren Eisenbahnen bis an den Stillen Ozean zu bauen, verpflichtete sich sogar für den Fall, daß sie ihre Verpflichtungen nicht einhielte, die ganze gebaute Strecke der Regierung zu überlassen. Sie stellte aber die Vorbedingung, daß die Regierung ihr zu beiden Seiten des Bahnkörpers eine Strecke von 1 Werst Breite unentgeltlich überlasse und daß sich innerhalb dieser Grenzen kein russischer Beamter jemals sehen lassen dürfe. Natürlich ging die Regierung weder auf den einen noch auf den anderen Vorschlag ein.

[2]) Glawnoje obschtschestwo russkich sheljesnych dorog, Grande société des chemins de fer russes; unter diesen beiden Bezeichnungen trat sie in Tätigkeit.

[3]) Es waren dies die Bankhäuser: Gebr. Desarts, Mussard u. Cie., Isaac u. Emil Péreire, Aug. Tourneisen, Ad. d'Eichthal, Friedr. Grininger, Kasimir Salvador, Stieglitz u. Cie., S. A. Frenkel, Baring Brothers u. Cie., Hottingner u. Cie., B. Fould, Fould und Oppenheim, Mallet frères, Baron Sellière, T. Uribaren, Hope u. Cie., Mendelssohn u. Cie.

Digitized by Google

längerungs- und Konkurrenzlinien, sie überließ der Gesellschaft für einen Preis von 18 000 000 Rbl. die Strecke St. Petersburg—Gatschina mit dem gesamten rollenden Material, Mobiliar, Gerätschaften: der Kaufpreis wurde der Gesellschaft in Rechnung gestellt. Schließlich gestattete die Regierung die Ausgabe von 75 000 000 Rbl. in 600 000 Aktien zu 125 Rbl. Metall (zu 5 %, auf den Inhaber lautend).

Schon im Jahre 1858 war dieses Aktienkapital verbraucht und die Regierung gestattete, damit der Bau keine Unterbrechung erleiden sollte, die weitere Ausgabe von 35 000 000 Rbl. in 70 000 Obligationen I. Serie zu 500 Rbl. Metall zu $4^1/_2$ % (i. J. 1858) und bald darauf die Ausgabe von 2 359 625 Rbl. in 18 877 Obligationen II. Serie zu 125 Rbl. Metall zu 4 % (i. J. 1861).

Aber auch diese Hilfsmittel waren alsbald erschöpft und die Regierung war genötigt, bedeutende Vorschüsse zu gewähren, um die Eröffnung und Weiterführung des Betriebes auf den fertiggestellten Strecken und die Fortsetzung des Baues auf den konzessionierten Linien zu ermöglichen. Schon damals wurden gegen die Verwaltung und Betriebsführung der Gesellschaft, die ganz unter dem Einflusse der ausländischen Bankhäuser stand, vielfache Klagen erhoben und die Regierung hatte des öfteren Veranlassung, gegen die Gesellschaft einzuschreiten, um die Rechte der die Eisenbahnen benutzenden Bevölkerung zu wahren.

Da sich die Verlegenheiten der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft mehrten, so wurde auf Grund einer kaiserlichen Entschließung vom 3. November 1861 das Statut der Gesellschaft abgeändert, die Gesellschaft von der Verpflichtung befreit, die Linien Moskau—Feodosia und Orel—Libau zu bauen, und die Konzession vom 1. Januar 1867 datiert mit einer Dauer von 85 Jahren. Als Entschädigung für die Vorarbeiten, die die Gesellschaft auf den genannten Linien bereits hatte ausführen lassen, wurden ihr 6 400 000 Rbl. bewilligt und diese Summe in Rechnung der 18 000 000 Rbl. gestellt, die die Regierung noch für die Überlassung der Strecke St. Petersburg—Gatschina zu fordern hatte. Die Gesellschaft hatte nunmehr nur noch die Linien Gatschina—Warschau, Landwarowo—Wirballen, Moskau—Nishnij Nowgorod auszuführen. Zu diesem Zwecke gestattete die Regierung eine abermalige Ausgabe von 13 147 000 Rbl. in 105 176 Obligationen III. Serie zu 125 Rbl. Metall zu 3 % und von 15 625 000 Rbl. in 25 000 Obligationen IV. Serie zu 625 Rbl. Metall zu 4 %. Da die Veräußerung aber erst später gelang, so gewährte die Regierung vorläufig ein Darlehn von 28 000 000 Rbl. Metall.[1])

[1]) Vergleiche:
1. Nachrichtensammlung des Eisenbahnwesens, Jahrg. 1867, S. 91 ff. (russ.).
2. Gotowatscheff, Geschichte des Eisenbahnwesens in Russland, S. 27 (russ.).

Digitized by Google

Nach dem neuen Statut vom 3. November 1861 sollte in dem Falle, daß der jährliche Gewinn der Unternehmung die Höhe der vom Staate gewährleisteten Zinsen überstieg, dieser Gewinn in zwei Hälften geteilt werden, von denen

A. die eine Hälfte dem Staate auf Rechnung des vorgestreckten Darlehns von 28 000 000 Rbl., sowie der aus der Übernahme der Bahnlinie St. Petersburg—Gatschina verbliebenen Restschuld von 11 600 000 Rbl. zufallen sollte;

B. die andere Hälfte

1. zur Bildung eines Reservefonds (mindestens 5 % des vom Staate nicht beanspruchten Überschusses),
2. zur Verteilung einer Dividende (90 % des Restüberschusses),
3. zur Entschädigung der Gründer der Gesellschaft (6 %),
4. zur Verteilung von Belohnungen an Beamte der Gesellschaft (2 %)

verwendet werden sollte.

Für den Fall, daß der Staat die Linien der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft übernehmen würde, sollte als Kaufpreis der durchschnittliche Reinertrag der dem Ankaufe vorausgehenden sieben Jahre abzüglich der beiden ungünstigsten Reinerträge gelten. Der Einlösungspreis sollte sodann als Jahresrente in zwei halbjährigen Raten bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer gezahlt werden. Falls zur Zeit der Einlösung der gesellschaftlichen Linien durch den Staat letzterer auf Rechnung der gewährten Vorschüsse von der Unternehmung noch Zahlungen zu beanspruchen hätte, so sollte die schwebende Schuld, als 4 %ige Anleihe betrachtet, von den an die Gesellschaft staatsseitig zu leistenden Zahlungen bis zur vollen Tilgung der Schuld in Abzug gebracht werden. Beim Erlöschen der Konzession tritt der Staat ohne Entgelt in das Eigentum und den Genuß der gesellschaftlichen Linien, einschließlich des Grundes und Bodens, des unbeweglichen Zubehörs der Bahnlinien und des der Gesellschaft gehörigen Hauses in St. Petersburg. Der Bestand des rollenden Materials sollte bei der Verstaatlichung durch Sachkundige abgeschätzt und sein Wert nach Abzug der Summe, die bei Belassung eines Rollmaterials von 5000 Rbl. Wert für die Werst sich ergeben würde, der Gesellschaft erstattet werden.

Die Kontrolle und Überwachung der Eisenbahnen sollte unmittelbar von der Generaldirektion der Verkehrsanstalten durch besondere vom Staate ernannte und besoldete Kommissare ausgeübt werden; Versehen in Beziehung auf die Verwaltung oder den Betrieb der Bahnen können nur an den besoldeten Beamten, nicht an den Verwaltungsmitgliedern geahndet werden; auch ist die Gesellschaft als Ganzes, nicht in ihren einzelnen Gliedern verantwortlich. Streitigkeiten zwischen der Gesellschaft

Digitized by Google

und der Generaldirektion werden vom Ministerkomitee untersucht und der Entscheidung des Kaisers unterbreitet.[1])

Der Verwaltungsrat der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft, der nach dem alten Statut (vom 26. Januar 1857) aus 20 Mitgliedern bestand, von denen 4 von der Regierung ernannt waren, sollte nach dem neuen Statut nur aus 14 Mitgliedern bestehen, von denen 7 Nationalrussen sein sollten: 4 Mitglieder sollte die Regierung ernennen, desgleichen den Präsidenten und Vizepräsidenten. Man erkennt, daß die Regierung bemüht war, sich einen größeren Einfluß in der obersten Verwaltungsbehörde zu sichern. Vor dem Erlasse des neuen Statuts hatte neben dem Verwaltungsrate in Rußland noch ein sogenanntes Pariser Komitee getagt, das nicht zu einer ersprießlichen und einheitlichen Leitung in der Verwaltung und im Betriebe beitragen konnte. Dieses Komitee ging offiziell am 1. Mai 1862 ein.

Daß der im ersten Statute vorgesehene ursprüngliche Plan nicht zur Ausführung gelangte, war im wirtschaftlichen Interesse Rußlands ebenso bedauerlich, wie in seinem politischen und militärischen. War doch die Linie Moskau—Feodosia über Orel gerade die, die für einen günstigen Erfolg der russischen Operationen im Krimkriege dringend notwendig war, deren Fehlen aber nach dem allgemeinen Urteil zum Mißlingen der russischen Unternehmungen beigetragen hatte. Politisch war sie deswegen von Bedeutung, weil sie die Gouvernements an der Ostsee und die beiden Hauptstädte des Reiches in gerader Linie mit den Gouvernements am Schwarzen Meere verband, wirtschaftlich aber war sie von größtem Werte, weil sie Orel, den Mittelpunkt der Schwarzerde, der Kornkammer Rußlands, mit den Häfen der Ostsee und des Schwarzen Meeres in unmittelbare Beziehungen setzte, so daß durch sie die Haupt-Ausfuhr- und Einfuhrlinie für das Innere Rußlands geschaffen wurde: letzteres umsomehr, wenn die in der ersten Konzessionsurkunde geplante Linie Orel—Libau zur Ausführung kam.

Bei einer Beurteilung der an die Große Russische Eisenbahngesellschaft erteilten Konzession wird man sich der Wahrnehmung nicht verschließen können, daß die Regierung hierbei eine Menge schwerwiegender Verbindlichkeiten übernommen hatte, denen nur sehr wenige und geringe Rechte gegenüberstanden. Die Regierung hatte der Gesellschaft sämtliche Kronländereien überlassen, durch die die konzessionierten Linien führen

[1]) Die Statuten aller russischen Eisenbahngesellschaften sind im Originaltext gegeben in den Nachrichten-Sammlungen über die russischen Eisenbahnen (russ.) und im Statistischen Sammelwerk des Verkehrsministeriums (russ.). Hieraus sind auch alle Ziffern entnommen.

Digitized by Google

sollten, der Gesellschaft ferner die unumschränkten Befugnisse (Staatshoheitsrechte) bei den Grund- und Gebäudeerwerbungen für den Bahnbau gewährt, ferner eine weitgehende Garantie der Zinsen vom Aktien- und Obligationenkapital bewilligt (5 %, 4½ %, 4 % in Silber zum festen Kurse von 4 Francs für den Rubel Silber, die Zahlung konnte beliebig an die Inhaber in Paris, London, Berlin, Amsterdam, St. Petersburg erfolgen), die Regierung hatte ein 4 %iges Darlehn von 28 000 000 Rbl. gegeben und schließlich den Heimfall der Bahnen an den Staat unter den günstigsten Bedingungen für die Gesellschaft geregelt: — das waren Verpflichtungen, die in Anbetracht der schwierigen finanziellen Lage unmittelbar nach dem Kriege die Staatskasse schwer belasten mußten. Um einen Begriff von der Höhe der übernommenen Verpflichtungen zu bekommen, berechne man, wieviel an verbürgten Zinsen bis zum Ablaufe der Konzession auf der Staatskasse lasteten. Diese betrugen:

1. für die Zeit bis zum Beginn der Tilgung der Aktien und Obligationen am 1. Januar 1867 . . . . 5 419 385 Rbl. Metall jährlich,
2. für die folgenden 75 Jahre, d. h. bis zur beendigten Tilgung der Obligationen am 1. Januar 1942, mit Einschluß der Amortisationsprozente . . . . . 5 545 118 Rbl. Metall jährlich,
3. für die darauf folgenden 10 Jahre, d. h. bis zur beendigten Tilgung der Aktien am 1. Januar 1952, gleichfalls mit Einschluß der Tilgungsbeträge . . . . . 3 810 237 Rbl. Metall jährlich.

Wenn demnach die jährlichen Einnahmen der Gesellschaft diese Summe nicht erreichten, so mußte die Regierung die erforderlichen Zuschüsse aus dem Reichsschatze zahlen. Da nun (mit Ausnahme der Linie Moskau—Nishnij) die jährlichen Einnahmen in keinem Jahre die oben genannte Höhe erreichten, so ergab sich die Notwendigkeit für den Staat, die fehlenden Beträge zu decken. Die Folge davon war, daß die Schulden der Gesellschaft mit jedem Jahre stiegen. Nach dem Rechenschaftsberichte des russischen Finanzministers für das Jahr 1865 hatte sich das Bürgschaftsverhältnis zu einzelnen Gesellschaften folgendermaßen gestaltet:

Bis 1863 wurde zur Bezahlung der gewährleisteten Beträge auf die Aktien und Obligationen der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft die ganze garantierte Summe verabfolgt; aber in den Jahren 1864 und 1865 haben die dieser Gesellschaft gehörigen Bahnen (insbesondere die Nishnij Nowgoroder Bahn) Einnahmen zu bringen angefangen, so daß sich die vom Staate zu zahlenden Bürgschaftssummen verringerten; es wurden

im Jahre 1864 zwar noch 5 670 529 Rbl. 51 Kop. (Met.),
dagegen „ „ 1865 nur 4 739 523 „ 18 „ „
aus dem Reichsschatze gezahlt, was — vom Jahre 1858 ab gerechnet — immerhin schon eine stattliche Summe ergibt (etwa 45 000 000 Rbl. Metall).

Digitized by Google

Die Reineinnahme der Riga-Dünaburger Gesellschaft, die anfangs unbedeutend war, begann auch allmählich zuzunehmen, so daß die vom Staate gezahlten Bürgschaftssummen betrugen:

im Jahre 1864	335 523 Rbl.	28 Kop.,
„ „ 1865	231 000 „	— „ .

Bei der Moskau-Rjäsaner Bahn war 1863 nur eine Zuzahlung von 80 213 Rbl. 76 Kop. nötig; in den daranf folgenden Jahren überstieg die Reineinnahme bereits die garantierte Summe.

Gegenüber diesen für die Staatskasse außerordentlich großen Verbindlichkeiten verschwinden die Rechte, die sich die Regierung vorbehalten hatte, in ein Nichts. Es erscheint zwar sehr wesentlich, daß der Staat nach Ablauf der Konzessionsdauer „ohne Entgelt in das Eigentum und den Genuß der gesellschaftlichen Linien usw." tritt. Wie aber wollte die Regierung verhindern, daß die Schuldenmasse schließlich so groß wurde, daß auch der beste Betrieb der Linien ganz ergebnislos wurde? Schon bei der Verwendung des aufgebrachten Aktienkapitals fehlte ja eine ständige und gewissenhafte Kontrolle des Staates, zumal bei der Zusammensetzung des Verwaltungsrates nach dem ersten Statut. Es mochte wohl auch nicht viel sagen, daß nach dem § 27 des Statuts wegen Nichterfüllung der den Konzessionären auferlegten Verbindlichkeiten gelinde Maßregeln in Anwendung kamen, als erste eine Verwarnung, die im Falle der Erfolglosigkeit 6 Monate später wiederholt wurde, um nach weiteren 6 Monaten den Verlust des Rechts auf die verbürgten Zinsen nach sich zu ziehen. Man stelle sich bei einem dem öffentlichen Verkehre dienenden Verkehrsmittel irgend eine Versäumnis der Betriebsverwaltung vor, das den Interessen der gesamten die Bahn benutzenden Bevölkerung den größtmöglichen Schaden zufügt, und dieses Versäumnis, das zufällig im Interesse der Verwaltung liegt, kann 12 Monate lang nicht nur eine Plage für das Publikum sein, sondern auch bedeutenden wirtschaftlichen Schaden anrichten! Derartige Fälle, beispielsweise schikanöse Tarifbestimmungen, sind ja im Laufe der Jahre häufig vorgekommen und konnten erst nach vielen, vergeblichen, zeitraubenden Klagen und Prozessen beseitigt werden.

Die Konzessionsbestimmungen der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft sind während der ersten sieben Jahre nach dem Feldzuge vorbildlich auch für die Konzessionen an andere Gesellschaften gewesen. In diesem Zeitraume (1856—1864) wurden überhaupt folgende Konzessionen erteilt:[1])

[1]) Zusammengestellt nach den Nachrichtensammlungen der russischen Eisenbahnen, I. Jahrg. 1867 (russ.), herausgegeben von der damaligen Direktion der Wegekommunikationen.

Digitized by Google

Name der Gesellschaft	Länge in Werst	Grundkapital	Ausgabe in	Die Regierung gewährleistet
1856.				
9. August.				
die Peterhofer Eisenbahngesellsch. (St. Petersburg—Peterhof)	27,2	2 000 000 R. S.	4000 Aktien zu 500 R. S.	—
1857.				
28. Januar.				
Große Russische Eisenbahngesellschaft	etwa 4000	75 000 000 R. S.	Aktien zu 125 R. S.	5 $\frac{6}{10}$
		35 000 000 R. S.	Obligationen zu 500 R. S.	4½ „
		2 359 625 R. S.	Obligationen zu 125 R. S.	4 „
1858.				
23. Januar.				
die Gesellschaft Riga—Dünaburg .	204,6	10 200 000 R. S.	Aktien zu 125 R. S.	4½ „
19. Juli.				
die Gesellschaft Wolga—Don . .	73,8	8 000 000 R. S.	Aktien zu 500 R. S.	6 „
Abänderung vom 8. Novbr. 1860,				
„ „ 13. Juli 1862,				
„ „ 12. Januar 1865,				
„ „ 29. Mai 1866.				
1859.				
20. Mai.				
die Gesellschaft Moskau—Jaroslaw	66,1	4 500 000 R. S.	Aktien zu 150 R. S.	—
Abänderung vom 13. Novbr. 1864,				
„ „ 7. Juni 1868.				
17. Juli.				
die Gesellschaft Moskau—Ssaratow (am 8. Januar 1863 umgewandelt in Moskau—Rjäsan)	etwa 600	45 000 000 R. S.	Aktien zu 100 R. S. in mehreren Reihen	4½ „
Abänderung vom 20. April 1862,				
„ „ 8. Januar 1863,				
„ „ 18. Juni 1865,				
„ „ 25. Septbr 1866,				
„ „ 5. Oktbr. 1866.				
23. Oktober.				
die Gesellschaft Riga—Mitau . . .	39	1 500 000 R. S.	Aktien	5 „
(neues Statut vom 9. Juni 1867).		4 144 000 R. S.	Obligationen	5 „

Digitized by Google

Name der Gesellschaft	Länge in Werst	Grundkapital	Ausgabe in	Die Regierung gewährleistet
1860.				
18. Dezember.				
Gruschewka—Don . . . . . (gebaut von der Landschaft der Donschen Kosaken) (neues Statut vom 6. April 1861).	66	2 921 408,16 R. S.	Aktien	5 %
1862.				
die Gesellschaft St. Petersburg—Peterhof für die Strecke Peterhof—Oranienbaum	11,2	1 000 000 R. S.	Aktien	—
1863.				
8. Januar.				
die Gesellschaft Moskau—Rjäsan . (s. o. 1859)	196,4	15 000 000 R. S.	Aktien und Obligationen	5 „
15. Januar.				
die Gesellschaft Balta—Odessa . . (aus Staatsmitteln)	240	12 687 400 R. S.	—	—
19. März.				
die Gesellsch. Dünaburg—Witebsk	243	16 250 000 R. S. (2 600 000 £)	Aktien und Obligationen	5 „
21. März.				
die Gesellschaft Odessa—Kiew . . (kam nicht zustande)	etwa 647	55 000 000 R. S.	Aktien und Obligationen	5 „
25. Juli.				
die Gesellschaft Moskau — Sewastopol (kam nicht zustande) s. u. 1. März 1868.	1446	140 625 000 R. S. (22 500 000 £)	Aktien und Obligationen	5 „
1864.				
26. September und 9. Oktober.				
Warschau—Terespol	196	10 200 000 R. S.	Aktien und Obligationen zu 100 R. S.	5 „
28. Dezember.				
Kursk—Kiew	438	28 125 000 R. S.	Aktien und Obligationen	5 „ 1/12 Tilg.

Digitized by Google

In den meisten Fällen gewährleistet die Regierung 5 % vom Aktienkapital, sehr häufig auch noch 5 %, $4^1/_2$ % oder 4 % vom Obligationenkapital, sowie, wenn auch seltener, $^1/_{12}$—$^1/_{10}$ % Tilgungsbeitrag. Sie setzt in den Konzessionsurkunden eine Frist für Fertigstellung der Bahn und die Betriebseröffnung fest und sichert sich hierbei dadurch, daß die Gesellschaften eine Kaution hinterlegen müssen, die ihnen entweder je nach den Baufortschritten oder nach völlig beendetem Bau zurückerstattet wird. Die Regierung verpflichtet sich, keine Konkurrenzlinien zu bauen (z. B. bei der Konzession der Linie Kiew—Odessa), setzt aber fest, daß bei Militärtransporten um 75 % des eigentlichen Fahrpreises Ermäßigungen eintreten. Die Konzessionsdauer schwankt zwischen 75 und 99 Jahren, meistens vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, das Recht des Ankaufs wird der Regierung schon nach 20 Jahren gewährt.

Wegen der Schwierigkeiten bei Beschaffung der Kapitalien mußten sich manche Gesellschaften zu wiederholten Malen auflösen; das zeigte sich besonders bei den vielfachen Bemühungen, eine Gesellschaft für den Bau einer Linie Kiew—Odessa zustande zu bringen. Erst nach mancherlei Anläufen und Versuchen mußte der Staat die Linie Odessa—Balta selber bauen, für den Bau der Linie Balta—Kiew und Balta—Jelissawetgrad fanden sich später Privatunternehmer und -Gesellschaften. Indessen hatte die Bestätigung von solchen Aktiengesellschaften, die später nicht zustande kamen, so ungünstige Wirkungen auf den Staatskredit, daß die Regierung aus diesem Grunde beschloß, hinfort nicht gleich feste Konzessionen, sondern nur vorläufige Bestätigungen für Eisenbahnbauten zu erteilen, die bei eintretenden Zahlungsschwierigkeiten oder Streitigkeiten zurückgezogen werden konnten.

Ausländisches Kapital herrschte in diesem Zeitabschnitt bei weitem vor. So — wie wir bereits gesehen haben — bei der Großen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft, ferner bei den Gesellschaften Riga — Dünaburg, Moskau—Sewastopol, Dünaburg—Witebsk, vornehmlich englisches Kapital. Ein ganz besonderes Entgegenkommen gegen ausländisches Kapital bekundet die Regierung dadurch, daß sie gestattet, die Aktien und Obligationen in Rubel, Thalern, Pfund Sterling, holländ. Gulden oder Franken auszuschreiben, um dadurch die Unterbringung der Aktien auf den ausländischen Märkten zu erleichtern. Mit welchen Verlusten aber die Ausgabe der Kapitalien auf den ausländischen Märkten verknüpft sein mußte, zeigt ein Blick auf den Stand des russischen Rubels Kredit in diesem Zeitabschnitt.

Digitized by Google

Dieser war nach der Notierung auf der Londoner Börse:[1])

1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
0,94.2	0,93.0	0,98.4	0,96.3	0,93.1	0,90.5	0,92.5	0,88.0	0,89.4	0,94.7	0,84.0	0,81.5	0,76.-

Da die ausländischen Kurse andauernd niedrig standen, so erreichten die zur Ausgleichung des Geldwertes bei Bezahlung der Aktienzinsen und Tilgungsbeträge im Auslande erforderlichen Summen in diesen Jahren eine beträchtliche Höhe (so bei der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft im Jahre 1864 die Höhe von 86 325 Rbl.), indem die Aktienzinsen nebst Tilgungsbeträgen bei einzelnen Gesellschaften fast ausnahmslos im Auslande zur Zahlung gelangten. Alle die Gesellschaften, denen gestattet war, Aktien und Obligationen auch in verschiedenen ausländischen Währungen auszuschreiben, waren statutenmäßig verpflichtet, die Aktienzinsen und Tilgungsbeträge außer in Silberrubeln auch in ausländischer Valuta zu zahlen.

Diese Kursdifferenz gehörte eigentlich zu den sogenannten generellen Ausgaben, die nicht speziell dem Betriebe zugute kamen, sondern dem Unternehmen im allgemeinen zur Last fielen. Diese generellen Ausgaben betrugen beispielsweise bei der Riga-Dünaburger Eisenbahn:

a) 86 325,70 Rbl. Kursdifferenz,
b) 6 363,54 „ Unterhaltung der Agenturen und Bankierspesen,
c) 1 655,6 „ Wechseldiskont,
d) 49 783,58 „ Zinsen auf Anleihen,

Summe 144 127,88 Rbl., die von den Gesamtausgaben in Abzug zu bringen waren.[2])

Durch Allerhöchsten Beschluß war entschieden worden, daß diese Kursdifferenz aus den Betriebseinnahmen gedeckt werden sollte, daß also diese Ausgabe bei Feststellung der von der Staatsregierung auf Grund der Garantieleistung zu zahlenden Zuschüsse zur Bezahlung der Aktien-Kupons verwendet werden sollte. Bei einem normalen Stande der Valuta-Verhältnisse wäre diese Ausgabe eine sehr viel geringere gewesen, ganz abgesehen davon, daß außerdem die bedeutenden Ankäufe im Auslande an Kohlen, Maschinenteilen, Eisen u. a. wesentlich billiger zu stehen gekommen wären, sodaß bei den meisten Bahnen die Überschüsse sich um vieles höher hätten stellen können.

[1]) Nach Bloch, Einfluß der Eisenbahnen usw. Bd. V. S. 13 (russisch). —
[2]) Nach dem Geschäftsbericht der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft für das Jahr 1864.

Digitized by Google

Die Erfolge, die die Eisenbahnpolitik in dieser Epoche erzielte, waren in Anbetracht der gewaltigen Anstrengungen, die die Regierung zur Förderung des Eisenbahnwesens machte, nur schwache, sie erklären sich aber, wie die angestellten Untersuchungen ergeben haben,

1. aus der Schwierigkeit der Kapitalausgabe
   a) infolge der unentwickelten technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse,
   b) da der Staatskredit gering war;
2. aus der allgemeinen politischen Lage
   a) im Innern (polnischer Aufstand 1862/63),
   b) nach außen (Isolierung Rußlands und falsche Zollpolitik).

Ganz besonders lähmte der polnische Aufstand, vornehmlich in den westlichen Gouvernements, die Entwicklung des Eisenbahnwesens. Die Linie St. Petersburg—Warschau, jetzt im Besitze der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft, arbeitete stets mit Verlust. Dafür hatte die Gesellschaft die Genugtuung, daß die Linie Moskau—Nishnij-Nowgorod sich um so besser rentierte. Im allgemeinen stellte sich die finanzielle Lage der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft am 31. Dezember 1864 folgendermaßen:

Grundkapital:

600 000 Aktien à 125 Rbl.	75 000 000	Rbl. Met.
70 000 Obligationen I. Serie zu 500 Rbl. .	35 000 000	„ „
18 877 „ II. „ zu 125 „ .	2 359 625	„ „
	112 359 625	Rbl. Met.

Schulden an den Staat:

a) für Bauten und Arbeiten, die der Gesellschaft überlassen wurden.	11 598 585	Rbl. Met.
b) für geleistete Vorschüsse.	28 000 000	„ „
	39 598 585	Rbl. Met.

Außerdem:

1. Aufgeld bei Zahlung der Aktien- und Obligationenkupons	18 416 545	Rbl. Met.
2. noch zu zahlende Zinsen für Aktien und Obligationen	2 444 924	„ „
3. Schuld für Erwerbung der Leuchtenbergschen Bergwerke.	1 130 813	„ „
	21 992 282	Rbl. Met.
Es ergab sich, mit Einrechnung verschiedener kleinerer Posten, die Summe von.	174 699 232	Rbl. Met.

Digitized by Google

Das Kapital hatte folgende Verwendung gefunden:

1. Ausgabe für die erste Anlage (Bahn und Material)	159 106 748	Rbl. Met.
2. Bau- und mechanische Werkstätten	1 828 260	„ „
3. Verlust an Aufgeld auf Rechnung des Betriebes	7 761 656	„ „
4. Verwaltungsgebäude	484 103	„ „
5. Einrichtung der Magazine, Arbeiten in den Ateliers während des Betriebes	2 722 528	„ „
Mit Hinzurechnung einiger kleinerer Posten	172 109 465	Rbl. Met.

Es verblieb so ein Rest von 2 598 767 Rbl. Met., der teils in der Kasse, teils in verschiedenen Banken untergebracht war.

Die Betriebsergebnisse der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft für das Jahr 1864 stellten sich in Einnahme und Ausgabe wie folgt:[1])

I. Linie St. Petersburg—Warschau:

A. Einnahmen:	B. Ausgaben:
5 997 840,24 Rbl. Met.	4 930 856,09 Rbl. Met.

II. Linie Moskau—Nishnij-Nowgorod:

A. Einnahmen:	B. Ausgaben:
3 557 181,45 Rbl. Met.	1 782 888,31 Rbl. Met.

Während bei der Linie I die Ausgaben fast 82 % der Einnahmen betragen, nehmen sie bei der Linie II nur 51 % in Anspruch. Die Gründe hierfür sind teils darin zu suchen, daß die Linie II die beiden wichtigsten Handelsplätze im Innern Rußlands verband und vom ersten Augenblick der Eröffnung an einen starken Personen- und Güterverkehr zu bewältigen hatte, und sodann darin, daß — wie oben angedeutet — die unruhigen politischen Zeiten den Verkehr auf der Linie St. Petersburg-Warschau lähmen mußten.

In erfreulicher Weise hatte sich die Bahn Warschau—Wien, die vom Staate 1857 an eine Privatgesellschaft verpachtet worden war (und zwar gegen Zahlung einer Rente von jährlich 200 000 Rubel Metall in den ersten fünf Jahren, 225 000 Rubel Metall in den zweiten fünf Jahren, 250 000 Rubel Metall in den letzten 75 Jahren), im Laufe der Jahre entwickelt. Die steigenden Einnahmen werden aus folgender Tabelle ersichtlich:[2])

[1]) Aus der Sammlung von Nachrichten über die russischen Eisenbahnen, 1867 (russisch). Herausgegeben vom Departement für Eisenbahnen.

[2]) Aus der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1864. Originalquellen aus amtlichen russischen Berichten waren für diese Ziffern nicht zu ermitteln. Bei der sonst wohl erprobten Zuverlässigkeit dieser Zeitung dürfen diese Zahlen auf Richtigkeit gegründeten Anspruch machen.

Digitized by Google

Die Zahl der beförderten Personen stieg		die Menge der beförderten Güter (in Pud)
von 269 346	im Jahre 1847	von 1 171 095
auf 383 535	„ „ 1850	auf 3 218 050
„ 625 520	„ „ 1860	„ 14 122 181
„ 867 319	„ „ 1863,	„ 22 077 143.

Die Einnahmen beliefen sich:

	für Personen	für Güter	zusammen
im Jahre 1847	auf 234 830 Rbl. Met.	84 932 Rbl. Met.	360 646 Rbl. Met.
„ „ 1850	„ 282 912 „ „	180 640 „ „	508 425 „ „
„ „ 1860	„ 619 381 „ „	687 472 „ „	1 391 733 „ „
„ „ 1863	„ 567 715 „ „	801 318 „ „	1 465 425 „ „.

Im Jahre 1861 erzielte die Bahn . . . . . 658 506 Rbl. Met.
Betriebsüberschüsse, davon gingen ab

Pachtrente an den Staat	200 000 Rbl.	
Zinsen und Amortisation der Obligationen	82 375 „	
zum Reservefonds	11 284 „	
Tilgung des Aktienkapitals ($^1/_2$ %) . .	50 000 „	
Rente für die Gründer (10 %)	31 485 „	
Gewinnanteil für den Direktor . . .	1 416 „	
Summe		376 560 „ „
Reingewinn		281 946 Rbl. Met.
Hierzu nicht zur Verteilung gelangter Bestand des Jahres 1860		12 542 „ „
sodaß		294 488 Rbl. Met. (= $6^3/_4$ %)

zur Dividendenverteilung an die Aktionäre übrig blieben.

Noch günstiger stellte sich die Bilanz dieser Eisenbahn im Jahre 1863. In diesem Jahre betrugen die

Einnahmen	1 465 424,73	Rbl. Silb.
Ausgaben	1 053 428,06	„ „
Überschuß	411 996,67	„ „
Hiervon gingen ab für Zinsen, Tilgung, Reservefonds, Gründerrente usw.	97 323,58	„ „
	314 673,09	Rbl. Silb.,
sodaß mit Hinzurechnung der aus dem Jahre 1862 zurückgebliebenen	112 540,03	„ „
im ganzen	427 213,12	Rbl. Silb.

an die Aktionäre verteilt werden konnten.

Digitized by Google

Allerdings konnte dieses günstige Ergebnis in dem sehr unruhigen Jahre des polnischen Aufstandes nur dadurch erzielt werden, daß der Staat der Gesellschaft die Pachtrente von 225 000 Rubel Silber erließ und sogar noch eine außerordentliche Entschädigung von 55 000 Rubel Silber bewilligte. Auch die Warschau-Bromberger Bahn erhielt eine außerordentliche Unterstützung von 49 000 Rubel Silber. Indessen erschien es in Anbetracht des Umfanges, in dem die Warschau-Wiener Eisenbahn für Truppenbeförderungen in Anspruch genommen worden war, nur billig, wenn der Staat der Gesellschaft entgegenkam. Die außerordentliche Inanspruchnahme der Eisenbahn durch den Staat ist aber ersichtlich aus der Aufstellung der Betriebskosten für das Rechnungsjahr 1863; diese betrugen insgesamt 960 741,49 Rubel Silber (= 65,5 %).

Davon entfielen auf die

a) allgemeine Verwaltung . . .	105 452,48 Rub. Silb.	(= 10,9 %),
b) Bahnverwaltung	268 616,78.5 „ „	(= 28 „),
c) Transportverwaltung	586 672,22.5 „ „	(= 61,1 „).

Am Ende des Jahres 1864 sehen wir das Eisenbahnnetz Rußlands in folgender Ausdehnung (Bahnen in vollem Betriebe):

Bestand am Ende des Jahres 1856	979 Werst.
Zuwachs bis Ende 1864	2 477 „ .
Summa	3 456 Werst.

Während in dem Zeitraume von 1838—1854 eine Bautätigkeit von nur 61,1 Werst jährlich zu verzeichnen war, steht diese erste Periode der überwiegend privaten Unternehmung mit 309,625 Werst jährlich um 500 % günstiger, als jene. Von den 3 456 Werst waren

Staatsbahnen	770 Werst
(= 22 % im Jahre 1856 = 99,9 %).	
Privatbahnen (darunter eine Staatsbahn im Privatbetriebe)	2 686 Werst
(= 78 % im Jahre 1856 = 0,1 %).	

Das Grundkapital der russischen Bahnen betrug Ende 1864 (die finnländische Staatsbahn Helsingfors—Tawastehus, 100 Werst, bleibt hierbei außer Betracht): 377,7 Millionen Rubel Kredit,[1]) also für die Werst 112 400 Rubel Kredit. Die Baukosten dagegen beliefen sich auf 329,4 Millionen Rubel Kredit, also für die Werst 98,100 Rubel Kredit. Nach Bloch, „Der Einfluß der Eisenbahnen usw." würde die Differenz zwischen dem Grundkapital und den eigentlichen Baukosten

[1]) 1 Rubel Kredit = 60 Kop. Silber nach damaligem Kurse.

Digitized by Google

377,7 Millionen Rubel Kredit
— 329,4 „ „ „
48,3 Millionen Rubel Kredit

den Verlust bei der Verausgabung des Kapitals bilden.

In Deutschland gab es Ende 1864 Eisenbahnen . . . 14 806,3 km,
davon waren Staatsbahnen . . . . . 8 598,2 km
(Privatbahnen unter Staatsverwaltung . 2 996,7 „)
und Privatbahnen in eigener Verwaltung 6 208,1 „
in Großbritannien und Irland . . . . . 21 382,00 „
keine Staatsbahnen
in Frankreich . . . . . 13 732,00 „
keine Staatsbahnen
in den Vereinigten Staaten von Amerika . . . . . 51 804,97 „
keine Staatsbahnen.

Das Anlagekapital und der Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1864.[1])

Länder	Verwendetes Kapital in Deutsch. Reichsmark		Betriebsreinertrag in Deutsch. Reichsmark		Durchschnittsrente des Anlagekapitals %	Betriebsreinertrag für 1 km Bahnlänge
	im ganzen	für 1 km	im ganzen	in % des verwendeten Kapitals		
1. Rußland . . .	832 699 959	263 764,46	29 289 027	3,52	5,31	9 028
2. Großbritannien und Irland . .	9 109 562 860	426 040	374 820 800	4,2	4,11	17 530
3. Frankreich . .	5 282 045 206	331 710	254 261 896	5,84	5,82	20 745,20
4. Deutschland:						
a) Preußen . .	1 340 794 488	212 058,4	108 540 378	8,05	5,68 od. 6,04[2])	17 090
b) die übrigen Staaten . .	1 299 011 202	193 600	76 556 154	5,95	5,90 od. 5,80[2])	11 861,50
5. Verein. Staaten von Amerika .	—	—	—	—	—	—

[1]) Nach Hauchecornes statistischen Übersichten der Eisenbahnen Europas im Jahre 1864, bei M. du Mont-Schaumberg, Cöln a. Rh. Daselbst auch nähere Angaben über Transportmittel, Stärke des Verkehrs, Betriebseinnahmen und -Ausgaben. Die alten Längen- und Flächenmaße sind hier in die neuen Maße umgerechnet, ebenso der Thaler in deutsche Reichsmünze.

[2]) Je nach der staatlichen Beihilfe.

Digitized by Google

Länder	Die Längenverhältnisse der Eisenbahnen[1])						
	Im Jahre 1864 betrug		Ende 1864 betrugen die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen in km				
	der Flächeninhalt in qkm	die Bevölkerung	im ganzen in km	davon doppelgleisig im ganzen	davon doppelgleisig %	es entfielen km Eisenbahnen auf jedes qkm	es entfielen km Eisenbahnen für 100 000 Einwohn.
1. Rußland, europ.	676 012	61 061 800	3 628	1 725	46,5	0,005	5,94
2. Großbritannien und Irland . .	38 125	29 321 100	21 382	11 910	54	0,560	72,9
3. Frankreich . .	72 990	37 807 300	13 732	7 357,5	53	0,188	36,32
4. Deutschland .	71 595,5	37 441 900	14 806	4 085	28	0,203	39,54
5. Verein. Staaten von Amerika .	1 271 325	etwa 28 900 000	51 804	—	—	0,031	179,0

Obwohl Rußland in den ersten 8 Jahren nach dem Kriege seine Anstrengungen um das Fünffache erhöht hatte und seine Leistungen fast den dreifachen Erfolg aufwiesen gegenüber der 16jährigen Periode vor dem Kriege; so blieb es dennoch weit zurück hinter den übrigen Großstaaten und immer noch an letzter Stelle, sowohl hinsichtlich der absoluten Längenziffer, als auch hinsichtlich der Eisenbahn-Ausstattungsziffer.

Die Schwierigkeit der finanziellen Lage zwingt Rußland, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen dem privaten Unternehmungsgeiste zu überlassen, wobei der Staat jedoch weitgehendste Unterstützung gewährt. Aber dessenungeachtet zeigen sich große Hindernisse bei der Aufbringung der Grundkapitalien und bei dem Bau und Betriebe der Eisenbahnen.

Der naturalwirtschaftliche Charakter der russischen Volkswirtschaft zwingt zur Verwendung ausländischen Kapitals beim Bau der Eisenbahnen — aber die fortschreitende Entwicklung des Eisenbahnwesens, der hieraus sich ergebende Aufschwung von Handel und Verkehr, von Gewerbe und Industrie ermöglicht dem naturalwirtschaftlichen Rußland den Übergang zu der sich allmählich anbahnenden Epoche der Geldwirtschaft. Das zeigt sich besonders darin, daß in der Folgezeit auch russisches Kapital in größerem Umfange sich an den Eisenbahnunternehmungen beteiligt.

[1]) Siehe Anmerkung [1]) auf S. 1243.

Digitized by Google

Zweiter Abschnitt.

1865—1872.

In dem nun folgenden Zeitraume nahm die Entwicklung des Eisenbahnwesens einen Aufschwung, der für das gesamte Wirtschaftsleben Rußlands — damals durchaus beherrscht vom nationalökonomischen Liberalismus — charakteristisch erscheint. Wie auf allen Gebieten des politischen und wirtschaftlichen Lebens, so kamen vornehmlich im Verkehrswesen und in der Verkehrspolitik die Ideen Adam Smiths zur Geltung, — eine Erscheinung, die zu derselben Zeit in den mittel- und westeuropäischen Ländern gleichfalls zutage trat, jedoch mit dem auffallenden Unterschiede, daß gerade in Rußland der Staat bemüht war, selbst mit großen finanziellen Opfern die selbständigen Eisenbahnunternehmungen noch zu fördern.

Seit dem Jahre 1865 überließ die Regierung die Beschaffung der Baumittel durch Ausgabe von Aktien und Obligationen nicht mehr ausschließlich den Aktiengesellschaften, sondern sie erhob selbst Anleihen und überwies die hierdurch gewonnenen Mittel den Eisenbahngesellschaften je nach Bedürfnis. Sie gab also den Privatgesellschaften das Geld zum Bau und Betrieb und trug allein das Risiko. Sie übernahm auch in vielen Fällen entweder einen großen Teil der Aktien und Obligationen oder in einzelnen Fällen nur einen Teil der Obligationen oder nur der Aktien, während sie daneben noch das gesamte Grundkapital garantierte. Ebenso wie in den Jahren 1857—1864 garantierte sie meist den Reinertrag in Höhe von 5 %. Außerdem übernahm sie in viel höherem Umfange als vorher die Bürgschaft für Tilgung des Anlagekapitals; die Höhe dieser Tilgungsquote bewegte sich in der Regel — wie in den Vorjahren — zwischen $^1/_{10}$ und $^1/_{12}$ %, betrug aber bei einzelnen Gesellschaften auch $^{13}/_{100}$, $^4/_{45}$ % u. a.

Die Garantie wurde in den meisten Fällen gewährt:

a) bei dem Aktienkapital vom Tage der Eröffnung der ganzen Strecke,

b) bei dem Obligationenkapital vom Tage der Emission,

c) bei der Tilgungsquote vom Tage der Eröffnung der ganzen Strecke.

Die Garantien für die Verzinsung des Aktien- und Obligationenkapitals erstrecken sich entweder:

a) auf eine in der Konzessionsurkunde festgesetzten Frist von 10, 15, 20 Jahren oder

Digitized by Google

b) auf die ganze Dauer der Konzession.[1])

Die Garantie für die Tilgung blieb in Kraft für die ganze Dauer der Konzession.

In den vereinzelten Fällen, in denen die Regierung keinerlei Garantie übernahm, wurden die Gesellschaften verpflichtet, aus den Reineinnahmen zunächst die Zinsen auf das Obligationenkapital zu zahlen, sowie den in der Konzessionsurkunde festgesetzten Prozentsatz des Anlagekapitals zu tilgen und erst dann Dividende auf die Aktien zu zahlen. Aber auch in solchen Fällen half die Regierung, sobald die Dividende weniger als 3 % betrug.

Die Erwartung der Regierung, durch derartige außerordentliche Garantien das ausländische Privatkapital in noch höherem Grade, als in der vorangegangenen Epoche, zu Eisenbahnunternehmungen auf russischem Boden ermuntern zu können, sollte sich alsbald bestätigen. Es entwickelte sich in diesen Jahren eine außerordentliche Tätigkeit auf diesem Gebiete, das ausländische Kapital floß in großen Mengen nach Rußland, um sich hier vor allem in Eisenbahnunternehmungen, aber auch in solchen Industrien zu betätigen, die mit Eisenbahnbauten zusammenhingen. Wuchs die Zahl der industriellen und Handelsunternehmungen in diesem Zeitabschnitt überhaupt, so nahm die Zahl der Eisenbahngesellschaften im besonderen zu: in ihnen konzentriert sich der größte Teil des in Aktienunternehmungen festgelegten Kapitals. Während im Jahre 1855 in Rußland erst 78 Aktiengesellschaften mit einem Kapital von 71 100 000 ℳ bestanden und hiervon nur 1 400 000 ℳ in Eisenbahnunternehmungen angelegt waren, stieg diese Ziffer in der Zeit von 1856—65 auf

[1]) In der Konzessionsurkunde an die Kursk—Kiew-Eisenbahngesellschaft vom 9. März 1867 lauten die Paragraphen über die Bürgschaft wie folgt:

§ 16. Die Regierung garantiert für die Dauer des durch § 15 bestimmten 85jährigen Termins oder bis zum Rückkauf der Bahn durch die Regierung, wie solcher im § 48 vorgesehen ist, die Mindestdividende von 5 % auf das ganze durch Aktien und Obligationen gebildete Nominalkapital von 4 500 000 £. Außerdem garantiert die Gesellschaft für dieselbe Zeitdauer alljährlich $^1/_{12}$ % des ganzen Kapitals bis zu dessen Tilgung in 85 Jahren.

§ 17. Die in § 16 erwähnte Zinsgarantie von 5 % beginnt mit dem Tage, an dem die Aktien oder Obligationen von dem Inhaber bezahlt worden sind. Die Garantie für das zur Tilgung des Kapitals bestimmte $^1/_{12}$ % beginnt bei Eröffnung der Eisenbahn.

§ 18. Die Zahlung der Zinsen auf Aktien und Obligationen erfolgt zweimal im Jahre, am 1. Februar und 1. August neuen Stils. Bis zur Eröffnung der Bahn erfolgt die Zahlung der Zinsen auf Aktien und Obligationen (§§ 16 u. 17) durch unmittelbare Anordnung der Regierung.

Digitized by Google

152 Aktiengesellschaften mit . . . . . 416 400 000 ℳ,
hiervon waren
12 Eisenbahngesellschaften mit . . . . . 200 400 000 ℳ,
und in dem Zeitraum von 1866—1881 auf
833 Aktiengesellschaften mit . . . . . 1 810 300 000 ℳ,
wovon 918 600 000 ℳ (also mehr als 50 %) in Eisenbahnen angelegt waren.

Da in dieser Zeit einige Landschaftsstände (Ssemstwa) von Gouvernements, Bezirken und Kreisen mit Bahnbauprojekten hervortraten und die staatliche Konzession nachsuchten, so verpflichtete die Regierung diese auch zur Übernahme von Garantien, gewährte aber auch ihrerseits Bauvorschüsse und übernahm in einigen Fällen auch einen Teil der Aktien. So erhielten die Landstände von Tambow und Koslow die Konzession zum Bau der Linie Tambow—Koslow, die Landstände des Gouvernements Saratow, des Bezirks Kirssanow und der Stadt Saratow die Konzession für die Linie Tambow—Saratow, die Landschaftsstände von Borissoglebsk die Konzession zum Bau der Linie Grjäsi—Borissoglebsk.

Im allgemeinen waren die Bedingungen, unter denen solche Baukonzessionen an Landschaften verliehen wurden, nicht wesentlich verschieden von denen, die an sonstige Privataktiengesellschaften vergeben wurden. In der Konzessionsurkunde wurde den Landständen zur Pflicht gemacht:

1. innerhalb einer bestimmten Frist nach Verleihung der Konzession die Gesellschaft ins Leben zu rufen, die den Bau und Betrieb der Eisenbahn zu übernehmen hatte,
2. eine bestimmte Summe als Garantie für das Zustandekommen der Gesellschaft und für die gute Ausführung des Baus bei der Reichsbank zu hinterlegen,
3. die Bahn auf eigene Rechnung und Gefahr zu bauen und mit dem notwendigen rollenden Material usw. zu versehen,
4. das Projekt dem Wegebauministerium zur Prüfung zu unterbreiten,
5. den Bau innerhalb einer gewissen Frist nach Beginn der Arbeiten zu beendigen (wobei Rücksicht auf Störungen genommen wird, die durch Krieg, Blockade usw. eintreten würden),
6. die Bahn nach der Betriebseröffnung in einer die Betriebssicherheit verbürgenden Weise zu unterhalten.

Eine wesentlich andere Stellung nahm jedoch die Regierung bei derartigen Konzessionen mit ihren Bürgschaften ein, indem sie von dem Grundsatze ausging, daß für besondere Wünsche auch besondere

Digitized by Google

Opfer von den Landständen zu bringen seien. Sie selbst verhielt sich daher völlig neutral und legte — wie schon oben kurz erwähnt wurde — den Landständen die Verpflichtung auf, der zu bildenden Gesellschaft einen gewissen Prozentsatz des Reinertrages vom nominellen Gesellschaftskapital zu garantieren. Diese Garantie sollte verwendet werden für die Bezahlung der Obligationenzinsen und der Tilgungsquote ($^1/_{12}$ % des Obligationenkapitals) mit Auslosung. Die Zahlung der Obligationenzinsen erfolgte zweimal jährlich, die auf die Aktien fallende Dividende wird einmal jährlich, doch nicht später als am 1. Mai des nächsten Jahres gezahlt. Die Landstände wurden ferner verpflichtet, auf eigene Kosten alles zum Bau der Eisenbahnen erforderliche Land zu erwerben und dieses der Gesellschaft unentgeltlich zu überlassen. Alle Pflichten, die die Regierung sonst selbst den Gesellschaften gegenüber übernommen hatte, gingen in demselben Umfange auf die Landstände über, die ihrerseits durch gewisse Bestimmungen in der Konzessionsurkunde gegen Versäumnisse der Gesellschaft in der Erfüllung ihrer Zahlungsverbindlichkeiten gesichert wurden.[1])

Die Konzession für den Bau und Betrieb der Bahnen wurde den Gesellschaften auf 37, 75, 80, 81, 83, 85, in den meisten Fällen jedoch auf 75 und 85 Jahre verliehen und zwar in der Regel vom Tage der Eröffnung des Verkehrs auf der ganzen Linie. Innerhalb dieser Frist wurde auch der Zeitpunkt festgesetzt, an dem der Staat die Bahn zurückkaufen konnte; gewöhnlich sollte das Ankaufsrecht 20 Jahre nach Eröffnung des Betriebes oder nach Ablauf der Frist eintreten, die zur Vollendung der Arbeiten bestimmt war. Nach Ablauf der Konzessionsfrist trat die Regierung unverzüglich unentgeltlich in den Besitz der Bahn mit allem ihr zugehörigen, beweglichen und unbeweglichen Material, wenn nach Verlauf der Konzessionsfrist das Kapital der Gesellschaft vollständig getilgt war. In den allermeisten Fällen zahlt sie hierbei der Gesellschaft nur den Wert des beweglichen Materials (Lokomotiven, Wagen, Maschinen usw.) zurück, das von der Gesellschaft aus eigenen Mitteln dem ursprünglichen — bei Beginn des Betriebes vorhanden gewesenen — Inventarbestande hinzugefügt worden war.

Daß den Gesellschaften in der Konzessionsurkunde das Recht der Enteignung in weitestem Umfange verliehen wurde, entsprach auch den

[1]) Übrigens waren die Aktien derartiger, von Landständen begründeten Eisenbahngesellschaften an den in- wie ausländischen Börsen sehr beliebt. So wurden die Aktien der Gesellschaft Tambow—Koslow beispielsweise in kurzer Zeit um das 14fache überzeichnet und an der St. Petersburger Börse im Jahre 1870 mit 7 Rbl. Prämie gehandelt. Allerdings waren diese Aktien zum Kurse von 82 Rbl. Kredit für die Aktie von 100 Rbl. Metall aufgelegt worden.

Digitized by Google

in den übrigen europäischen Ländern geltenden Bestimmungen. Aber sehr häufig wurden ihnen auch Kronländereien im Urzustande, die einem Obrokverhältnisse[1]) nicht unterworfen waren, unentgeltlich und zwar in solcher Ausdehnung überlassen, als zum Bau des Bahnkörpers, zur Anlage von Bahnhofsanlagen usw. erforderlich war. In gleicher Weise war den Gesellschaften gestattet, aus allen in der Nähe der Bahn liegenden, noch nicht urbar gemachten Kronländereien, die unbewaldet waren und keinem Obrokverhältnisse[1]) unterlagen, sich unentgeltlich das zum Eisenbahnbau erforderliche Material zu beschaffen (z. B. Steine, Sand, Kies, Lehm, Kalk). Die Beamten, Arbeiter und Baumaterialien der im Bau begriffenen Eisenbahnlinien wurden auf Staatsbahnen zu ermäßigten Preisen befördert. Besonders wichtig für die Gesellschaften aber war es, daß sie während der Zeit der Vorarbeiten und des Baus von allen Kronsteuern befreit waren.

Für die Vergebung des Bahnbaus und -betriebes wurden von der Regierung gewöhnlich Submissionen ausgeschrieben, sehr häufig aber traten die Begründer der Gesellschaft mit ihren Plänen an die Regierung heran. Die Unternehmer, denen die Konzession erteilt war, mußten sich verpflichten, innerhalb einer bestimmten Frist vom Tage der Konzessionserteilung an eine Gesellschaft zu gründen und ein im einzelnen ausgearbeitetes Projekt für den Bau an den Minister der Verkehrswege zur Bestätigung einzureichen. Mit den Arbeiten selbst mußte an einem in der Konzession festgesetzten Termine begonnen werden. Auch in diesem Zeitabschnitt hielt die Regierung daran fest, den Tag der Betriebseröffnung vorzuschreiben: indessen stand dieser Eröffnungstermin lediglich auf dem Papier, in Wirklichkeit wurde er fast niemals innegehalten. Wie früher, mußten die Konzessionäre als Garantie für Bildung der Gesellschaft und für den Bau der Bahn eine Summe bei der Reichsbank hinterlegen, die bei Nichterfüllung der übernommenen Pflichten an die Staatskasse fiel.

Die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Bahnen wurde ständig vom Minister der Verkehrswege ausgeübt. Zu diesem Zwecke wurde im Ministerium eine Aufsichtsabteilung gebildet, der diese oberste Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen oblag; insbesondere trat diese Behörde in Tätigkeit bei den vielfachen und oft langwierigen Verhandlungen über die notwendigen Enteignungen. An diese Behörde mußten auch die Jahresberichte der Gesellschaften eingeschickt werden. Die finanzielle Unterhaltung dieser Inspektion lag zum allergrößten Teil den Eisenbahngesellschaften ob, die

---

[1]) Obrok = der von den Bauern gezahlte Pachtzins, Grund-, Erbzins. Es sind hier also solche Kronländereien gemeint, auf denen keine zinspflichtigen Bauern sitzen (sogen. Kronsbauern).

Digitized by Google

a) während der Zeit des Baus einen bestimmten Betrag für die Werst (20—40 Rbl.),

b) nach Eröffnung des Betriebes einen bestimmten Prozentsatz der Roheinnahme ($^1/_4$ % — $^1/_2$ %)

zu zahlen hatten. Beim Bau von Staatsbahnen, der Privatgesellschaften übertragen war, hatte diese Behörde alle von diesen Gesellschaften an das Ministerium gelangenden Forderungen, Rechnungen usw. zu prüfen und — wenn sie von der Eisenbahnabteilung des Ministeriums bescheinigt waren — zu zahlen.

Der Bau selbst hatte, abgesehen von den durch Klima, ungeheure Entfernungen, Arbeitermangel verursachten Störungen, besonders unter dem Mangel an brauchbarem Material zu leiden. Auch hier griff die Regierung helfend ein. Den Gesellschaften wurden in großem Umfange Bauvorschüsse, Beihilfen für Abgänge, später auch große Summen für Beschaffung von rollendem Material gewährt; so erhielt der Unternehmer Poljakoff beim Bau der Linie Kursk—Charkow—Asow 9 000 000 Rubel, die Große Russische Eisenbahngesellschaft zur Instandsetzung der Nikolaibahn 14 000 000 Rbl.,[1]) die Landschaft Borrissoglebsk 1 000 000 Rbl In einzelnen Konzessionen werden besondere Abmachungen mit den Bauunternehmern getroffen, nach denen der Bau der Bahnstrecke und die Herstellung des Betriebsmaterials auf Rechnung der Regierung übernommen werden sollen, die den Unternehmern zu diesem Zwecke jährliche Renten zahlt, so z. B. in der Konzession an das belgische Konsortium de Vrière, Schaken u. Cie., betreffend den Bau der Linien Kiew—Balta, Kasatin—Berditscheff, Shmerinka—Wolotschisk, ferner in den Verträgen mit dem Baron v. Ungern-Sternberg, betreffend den Bau der Linien Jelissawetgrad—Krementschug, Balta—Jelissawetgrad, Tiraspol—Kischeneff. Diese Vorschüsse, Beihilfen und Renten wurden in den meisten Fällen als verlorene Beiträge gewährt, jedenfalls von den Gesellschaften als nicht rückzahlbar angesehen. Da nun die Baukosten sehr häufig das Anlagekapital bedeutend überschritten, so wurde (wie beispielsweise bei der Riga-Dünaburger Eisenbahn im Jahre 1864) die Ausgabe von Prioritätsobligationen notwendig, die später durch Auslosung innerhalb einer bestimmten Frist getilgt werden mußten.

Um die Arbeiten beim Streckenbau möglichst zu fördern und um die in dem spärlich bevölkerten Lande fehlenden Arbeitskräfte zu ersetzen, wurden auf Grund kaiserlicher Verordnungen sowohl aktive Truppen als auch Militärgefangenenabteilungen für den Bau verwendet, auch bei solchen Linien, die lediglich von Privatunternehmern und auf deren eigene Gefahr

---

[1]) Siehe S. 1257.

Digitized by Google

gebaut wurden. So wurden bei dem Bau der Linie Kiew—Balta zeitweise 3 Infanteriedivisionen, auf der transkaukasischen Bahn zwischen Poti und Tiflis 6000 Mann beschäftigt, ferner gelangten beim Bau der Linie Odessa—Balta 4 Kompagnien Militärgefangene, beim Bau der Linie Orel—Kursk 4—7 Kompagnien solcher Arrestanten zur Verwendung. Diese Verwendung von aktiven Truppen zu den Erdarbeiten beim Bau von Privateisenbahnlinien hat damals sehr viel Aufsehen erregt und der russischen Regierung mancherlei Angriffe im In- und Auslande zugezogen; sie läßt sich indessen sehr wohl rechtfertigen, wenn man erwägt, daß die Regierung aus wirtschaftlichen und politischen, nicht zuletzt auch aus militärischen Gründen alle Veranlassung hatte, den Bau der Eisenbahnlinien mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern.

Dieser Arbeitermangel sowie die Einflüsse des Klimas (lange und schneereiche Winter), Geldknappheit, die mitten in der Bauperiode eintrat: das waren Momente, die sich in dem kontinentalen, dünn bevölkerten, naturalwirtschaftlichen, daher geldarmen Rußland fühlbarer machten, als in den mittel- und westeuropäischen Staaten, das waren die Ursachen häufiger Bauverzögerung und unpünktlicher Betriebseröffnung. Hinzu trat wohl auch der Mangel an technisch geschultem Personal, ein Mangel, dem erst später durch Errichtung von Eisenbahnfachschulen, insbesondere zur Ausbildung eines guten und brauchbaren Lokomotivführer- und Zugpersonals, abgeholfen wurde.

Vornehmlich aber machte sich gerade in dieser Zeit des größten Aufschwunges in der Entwicklung des Eisenbahnwesens die geringe industrielle Entwicklung des Landes fühlbar, ein Umstand, der allerdings eine Milderung der hochschutzzöllnerischen Politik zur Folge hatte. Denn da die russische Eisen- und Maschinenindustrie den in dieser Epoche außerordentlich steigenden Bedarf an Eisenbahnbau- und Betriebsmaterial nicht decken konnte, der Regierung aber doch in erster Linie daran gelegen war, den Bau von Eisenbahnen nach Kräften zu fördern, so wurde sehr vielen Gesellschaften schon in der Konzessionsurkunde die Erlaubnis gegeben, das erforderliche Material zollfrei vom Auslande einzuführen, beispielsweise[1]) Schienen, Eisen in allen Mengen, Dampfmaschinen, Lokomotiven, Tender, Wagen, Räder usw.

In einzelnen Fällen waren die Gesellschaften angewiesen, in Rußland selbst, z. B. auf Lokomotiven, Bestellungen zu machen, jedoch nur auf eine so große Anzahl, als die russischen Maschinenfabriken zu dem gegebenen Termine zu liefern imstande waren, oder auf eine so

[1]) In der Konzession für die Gesellschaft Rybinsk—Ossietschensk (später Rybinsk—Bologoje).

Digitized by Google

große Zahl, als die Regierung von der Zahl der — von ihr schon in Rußland bestellten — Maschinen an die Gesellschaften abzugeben hätte.

Wie sehr gerade der Bedarf an Maschinen in dieser Zeit stieg, wird aus folgender Tabelle (nach Matthaei) ersichtlich. Es wurde an Maschinen aus dem Auslande eingeführt:

im	Jahre	1857	für	7 609 775	Rubel
„	„	1858	„	7 597 799	„
„	„	1859	„	11 296 612	„
„	„	1860	„	8 526 653	„
„	„	1861	„	8 601 174	„
„	„	1862	„	8 884 628	„
„	„	1863	„	5 810 638	„
„	„	1864	„	7 027 490	„
„	„	1865	„	6 050 296	„
„	„	1866	„	10 368 424	„
„	„	1867	„	15 022 671	„
„	„	1868	„	16 321 206	„
„	„	1869	„	16 881 971	„
„	„	1870	„	21 827 889	„ .

Dagegen war die Maschinenfabrikation in Rußland selbst noch außerordentlich schwach. So wurden in der Zeit von 1857—1867, also in einem Zeitraume von 10 Jahren, im ganzen nur für etwa 15 000 000 Rubel Maschinen gebaut, unter denen aber nur einzelne Lokomotiven waren. Erst im Jahre 1867 erhielt der damalige Pächter der Nikolaibahn, Wynans, die Konzession, in St. Petersburg nach dem Muster des Borsigschen Werkes in Berlin eine Werkstatt für Eisenbahnmaschinen und Wagen zu errichten, wobei die Regierung sich verpflichtete, ihm 12 Jahre lang für 50 000 000 Rubel Wagen und Lokomotiven abzunehmen (nach Ablauf dieser Frist sollte das auf 1 000 000 £ geschätzte Unternehmen an den Staat übergehen). Noch auf der Industrieausstellung in St. Petersburg (Mai 1870) waren die von fünf russischen Maschinenbauanstalten ausgestellten Lokomotiven meist wenig leistungsfähig, sodaß fast der gesamte Bedarf aus dem Auslande, besonders England, gedeckt werden mußte. Erst allmählich konnte die russische Eisen- und Maschinenindustrie die Konkurrenz mit dem Auslande aufnehmen, aber noch im Jahre 1882 auf der Industrieausstellung in Moskau, standen die russischen Erzeugnisse weit hinter den englischen, deutschen und französischen zurück. Jedenfalls war es verständig, wenn die russische Zollpolitik dieser Zeit Erleichterungen in der Einfuhr bewirkte, deren eine vorwärts strebende Eisenbahnpolitik bedurfte, um ihre Ziele zu erreichen.

Digitized by Google

Die Verwaltung der Bahnen lag gewöhnlich in den Händen einer von der Gesellschaft ernannten Direktion, die aus drei Mitgliedern bestand. Der Sitz der Direktion befand sich entweder in einer der Hauptstädte oder der an der betreffenden Bahnlinie gelegenen Städte, bei einzelnen Gesellschaften, wie z. B. bei der Gesellschaft Dünaburg—Witebsk auch außerhalb Rußlands, in London, während in Rußland selbst (Riga) nur eine sogenannte Agentur sich befand. Im Jahre 1869 gab es 40 Eisenbahngesellschaften in Rußland; von diesen hatten

13 Gesellschaften ihre Direktion in St. Petersburg,
9 „ „ „ „ Moskau,
4 „ „ „ „ Warschau,
3 „ „ „ „ Riga,

während die übrigen vereinzelt in Provinzialstädten an den zugehörigen Bahnlinien ihren Sitz hatten.

Die Organisation der Verwaltungen russischer Privatbahnen entsprach fast ganz der damals bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen üblichen. Unter der Oberleitung der Direktion teilte sich die gesamte Verwaltung in drei Hauptgeschäftsbereiche und zwar in

I. die Zentralverwaltung mit
   a) dem Hauptbureau unter Leitung des Kanzleidirektors, dem auch der Vortrag und die Protokollführung in den Direktorial-Sitzungen obliegt,
   b) der Druckerei,
   c) der Materialverwaltung;

II. die Betriebsverwaltung, an deren Spitze der Betriebsdirektor stand, mit
   a) der Werkstättenverwaltung,
   b) dem Rechnungsbureau;

III. die Bauverwaltung, an deren Spitze der Oberingenieur stand, mit der Telegraphenverwaltung.

Meistens stand den Gesellschaften das Recht zu, als Beamte sowohl russische Untertanen, als auch Ausländer[1]) anzustellen; letztere waren

[1]) Die Zulassung von Ausländern zu den Beamtenstellen im Eisenbahndienste war begründet in dem Mangel an zuverlässigem, brauchbarem, einheimischem Personal. Der Betrieb der Bahnen litt — abgesehen von den schon in früheren Epochen besprochenen Mißständen — vornehmlich darunter, daß in Rußland selbst keine genügend vorgebildeten Lokomotivführer und sonstigen technischen Beamten vorhanden waren; man mußte solche meistens erst aus Deutschland, Frankreich, England kommen lassen. Auf einzelnen Linien hatte dieser Mangel zu bedeutenden Verlusten und beklagenswerten Unfällen geführt, da man ge-

Digitized by Google

aber den — in Rußland allgemein für Ausländer geltenden — Gesetzen unterworfen. Nur für solche Ämter, deren Inhaber häufig mit dem Publikum in Berührung zu kommen pflegten (Stationsvorsteher, Expedienten usw.), mußten zum mindesten solche Personen gewählt werden, die der russischen Sprache mächtig waren. Im übrigen waren die Gesellschaften schon in der Konzessionsurkunde verpflichtet, nach der Eröffnung des Verkehrs die Strecke und den Betrieb derart in Ordnung zu halten, daß die Verkehrssicherheit jederzeit gewährleistet wurde. So waren in den Konzessionen bestimmte Vorschriften gegeben für den Bau der Erddämme, Brücken, die Zahl der Gleise, Beschaffenheit und Menge des rollenden Materials, ferner für die Bahnhofsanlagen, Schnelligkeit der Züge u. ä. In der Konzession an die Baltische Eisenbahngesellschaft vom 10. August 1868 war die Bestimmung enthalten, daß, wenn die jährliche Roheinnahme 9 000 Rubel für die Werst betragen würde, die Gesellschaft verpflichtet wäre, ein zweites Gleise zu legen. Wenn nun die Privatgesellschaften sehr häufig Gelegenheit nahmen, ihre aus der Konzession oder den Verträgen sich ergebenden Pflichten nicht in vollem Umfange oder auch garnicht zu erfüllen, so lag das zum großen Teile daran, daß die Regierung sich bei der ganzen Verwaltung nur geringes oder gar kein Einspruchsrecht vorbehalten hatte.

Hierin ist auch der Grund zu suchen, warum die einzelnen Bahnverwaltungen ganz nach Willkür schalteten, die Fahrpläne nach Belieben feststellten, meistens ohne Rücksicht auf rechtzeitige Bahnanschlüsse zu nehmen, die Tarife lediglich in ihrem eigensten Interesse erstellten, ohne Rücksicht auf die allgemeine wirtschaftliche Lage zu nehmen, und endlich in den meisten Fällen jeden direkten Verkehr mit Nachbargesellschaften abzulehnen bemüht waren; alles Erscheinungen, die mit dem privatwirtschaftlichen System stets verbunden sind, wenn nicht eine regelnde und ausgleichende Aufsichtsbehörde vorhanden ist. Man darf aber hierbei nicht

---

zwungen war, beispielsweise die Führung von Lokomotiven solchen Leuten zu überlassen, deren technische und moralische Befähigung nicht hinreichend geprüft werden konnte. Nun bestand zwar eine kaiserliche Verordnung, nach der jede Bahnverwaltung bei einem größeren Verschulden eines Lokomotivführers, das seine Entlassung zur Folge hatte, sämtlichen anderen Bahnen des Reiches davon Mitteilungen machen sollte. Indessen konnte eine derartige Verordnung zwar untüchtige Elemente zeitweise oder für immer aus dem so verantwortungsvollen Berufe ausscheiden, aber nichts Positives erzielen. Erst am Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre trat man, um diesem empfindlichen Mangel abzuhelfen, der Errichtung einer Lokomotivführerschule näher, zu deren Unterhaltung jede Bahn des Reiches für 1 Werst ihrer Strecke 6 Rbl. jährlich beisteuern sollte. Natürlich konnte der Ersatz durch einheimische Lokomotivführer sehr langsam und erst in späteren Jahren in einem flotteren Tempo erfolgen.

Digitized by Google

so sehr dem System an sich einen Vorwurf machen, als vielmehr den leitenden Staatsmännern, die es versäumt hatten, in den Konzessionsurkunden klar und unzweideutig zum Ausdruck zu bringen, daß die Regierung die höchste Aufsichtsbehörde in allen den Angelegenheiten sein müsse, die das wirtschaftliche Leben eines Volkes mehr oder weniger stark beeinflussen. Zu diesen Angelegenheiten gehört aber zweifellos das Tarifwesen.

Den Privatgesellschaften war in den Konzessionsurkunden überlassen, die Tarife innerhalb gewisser Grenzen selbst zu bestimmen, allmählich aber war der Tarif der Nikolaibahn, der öfters geändert wurde (so zuletzt 1864), gewissermaßen als Muster aufgestellt worden, nach dem sich die anderen Bahngesellschaften bei der Herstellung ihrer Tarife zu richten hatten. So war in der Konzession für die Gesellschaft Rybinsk—Ossietschensk vom 12. Juli 1868 gesagt, daß die Tarife die auf der Nikolaibahn erhobenen Höchstsätze nicht überschreiten dürften.

Im Jahre 1867 wurde unter Mitwirkung der Moskauer und St. Petersburger Kaufmannschaft der Versuch gemacht, einen gemeinsamen Tarif für alle Eisenbahngesellschaften aufzustellen. Dieser sogenannte Jerakoffsche Tarif ist aber nur für die Nikolaibahn und da auch nur auf ein Jahr in Kraft getreten.

Einen ebenso geringen praktischen Erfolg hatte eine Konferenz der Vertreter aller russischen Bahnen, die in St. Petersburg im August 1869 tagte. Zwar wurde eine prinzipielle Einigung über die Ausgleichung der verschiedenen Tarife erzielt, tatsächlich blieb es aber beim Alten.

In demselben Jahre gelang es allerdings, die Grundsätze über direkte Beförderung der Personen- und Güterzüge auf allen Linien und über gemeinsame Wagenbenutzung zu vereinbaren und damit die Umladung der Güter auf den Übergangsstationen zu beseitigen. Das Tarifwesen blieb aber in dem bisherigen verwirrten Zustand.

* * *

Das Jahr 1868 brachte einige tiefgreifende Änderungen in der bisher befolgten Politik. Zunächst auf dem Gebiete des Konzessionswesens. Da nämlich die Richtung und Lage der Bahnen nicht durch die Regierung festgestellt wurde, so fehlte eine Kontrolle über die veranschlagten Kosten, und die Obligationen, die der Staat übernahm, deckten in den meisten Fällen die Baukosten, während das Aktienkapital eine reine Prämie der Gründer bildete. Infolgedessen beschloß man, von nun an eine Konkurrenz zwischen verschiedenen Bauunternehmern zuzulassen. Zu diesem Zwecke erschien am 18. Oktober 1868 eine Allerhöchste Entschließung, die folgende Grundsätze aufstellte:

Digitized by Google

1. die Konzessionsgesuche sollen fortan vorläufig durch das Ministerkomitee geprüft werden, das zu entscheiden hat, ob im gegebenen Falle eine Konkurrenz erwünscht sei;
2. der Finanzminister erbittet die Allerhöchste Genehmigung, Unternehmer, die er empfehlen kann, zur Konkurrenz zuzulassen;
3. die Preisangebote werden in geschlossenen Umschlägen dem Finanzminister zugeschickt und im Ministerrate in Gegenwart der Konkurrenten geöffnet;
4. den Konkurrenten wird eröffnet:
   a) daß der, dessen Angebot angenommen wird, die Kosten für die Trassierung zu tragen habe;
   b) daß das Ministerkomitee nach Prüfung der Vorschläge den Bestbietenden zur Allerhöchsten Bestätigung vorschlägt oder aber die Abweisung aller Angebote beantragt;
   c) daß der endgültig Bestätigte, falls er selbst keine Vorstudien und Vorarbeiten für die Linie gemacht hat, Entschädigungen an diejenigen — sei es die Regierung selbst oder Privatpersonen — zu zahlen hat, die die Vorarbeiten ausgeführt haben.

Die Folge dieser Bestimmungen war eine bedeutende Herabsetzung der Baukosten, wie sich sogleich bei Vergebung der Ende 1868 konzessionierten Linien Moskau—Smolensk und Ostaschkowo—Torshok herausstellte.

Das zweite, bei weitem aber bemerkenswertere Ereignis des Jahres 1868 war der Verkauf der Nikolaibahn an die Große Russische Eisenbahngesellschaft und hiermit das völlige Aufgeben staatlicher Initiative im Eisenbahnbau und -Betrieb. Die Gründe hierfür sind lediglich in der finanziellen Lage des russischen Staates zu suchen.

Die Krisis des Jahres 1866[1]) hatte ein starkes Defizit gebracht, ein solches wurde auch für das Jahr 1867 erwartet. Bei dieser Finanzlage mußten sich naturgemäß erhebliche Schwierigkeiten ergeben, wenn der Staat in der oben geschilderten Weise die Privatgesellschaften weiter unterstützen wollte und außerdem selbst einzelne Linien (Kiew—Balta, Balta—Odessa usw.) auf eigene Kosten zu bauen unternahm. Sollten aber die von privater sowohl, als auch von staatlicher Seite begonnenen Bahnbauten weiter fortgesetzt werden, so waren für die nächsten vier Jahre

[1]) Die Krisis dieses Jahres war in allen europäischen Staaten bemerkbar. Daß sie in Rußland besonders fühlbar wurde, darf nicht wundernehmen. Was besonders die Staatsfinanzen anbetraf, so waren die Ausgaben für Heer und Marine in stetem Anwachsen begriffen; im Jahre 1864 waren sie besonders groß gewesen.

Digitized by Google

120 Millionen Rubel erforderlich. Eine Unterbrechung der Arbeiten hätte nicht nur einen Verfall der bisher unausgeführten Arbeiten zur Folge gehabt, sondern auch den Bau in späteren Jahren erheblich verteuert. In dieser schwierigen Lage schlug das Finanzministerium am 3. Februar 1867 vor, die Nikolaibahn auf 85 Jahre zu verkaufen und die dadurch erzielte Kaufsumme als Eisenbahnbaufonds zu verwenden, der ausschließlich zum Bau neuer Linien verwendet werden sollte. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Nikolaibahn, die im Jahre 1863 noch an fünfter Stelle mit ihrer Ertragsrente stand, im Laufe von vier Jahren an die zweite Stelle aller Eisenbahnen Europas gerückt war, da sie in dieser Zeit ihre Einnahmen von 16 000 auf 20 000 Rubel für die Werst gebracht hatte.

Gegen den Plan des Finanzministeriums sprach sich das Verkehrsministerium aus, das den Verkauf als nicht zeitgemäß erachtete. Die Bahn würde angesichts der Betriebsergebnisse der letzten Jahre zweifellos nach vier Jahren schon 8 000 000 Rubel jährlichen Reingewinn ergeben; allerdings müßten 14 000 000 Rubel neu aufgewendet werden, um den erhöhten Anforderungen des Verkehrs besser genügen zu können. Wenn man durchaus auf diese Weise die weiteren Mittel zum Bau von Eisenbahnen beschaffen wollte, so sei es ratsam, die Nikolaibahn nur auf eine bestimmte Zeit zu verpachten. Trotz dieses Einspruchs des Verkehrsministeriums drang das Finanzministerium mit seinem Vorschlage durch und der Verkauf wurde im Prinzip beschlossen. Indessen war das Ergebnis der in London und Paris angeknüpften Verhandlungen nicht der Verkauf der Bahn, sondern eine neue Staatsanleihe in Form von 75 Mill. Rubeln vierprozentiger, in 84 Jahren zu tilgender Obligationen der Nikolaibahn zum Kurse von 61,5 %. Die Verzinsung dieser Anleihe stellte sich tatsächlich auf 6,77 %, wozu noch ein Tilgungsbetrag von 0,415 % hinzutrat. Die Abmachungen wurden durch Ukas vom 13. Juli 1867 genehmigt.

Dessenungeachtet wurde die Nikolaibahn durch Ukas vom 8. Juni 1868 der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft auf 84 Jahre käuflich überlassen. Allerdings erkannte das Finanzministerium selbst die finanzielle Unfähigkeit der Gesellschaft an und sah sich gezwungen, die für Instandsetzung der Bahn notwendigen 14 000 000 Rubel herzugeben. Diese waren nach den Verkaufsbedingungen dazu zu verwenden, um das Eisenbahnmaterial den Anforderungen des Handels und Verkehrs entsprechend zu vermehren und zu verbessern. Die Bestellungen sollten im Inlande erfolgen, falls nicht die ausländische Ware um 25 % billiger wäre. In dem Verwaltungsrat und der Generalversammlung behielt sich der Staat je ein Drittel der Stimmen vor; zu Ausgaben von mehr als 100 000 Rubeln war die Zustimmung sämtlicher Regierungsvertreter oder des Ministers erfor-

Digitized by Google

derlich. Die Personentarife der Nikolaibahn blieben bestehen, eine Herabsetzung der Gütertarife wurde in Aussicht genommen. Die Regierung behielt sich ein Rückkaufsrecht nach 20 Jahren zu einem von der Gesellschaft zu veranschlagenden, von dem Finanzminister zu bestätigenden Preise vor.

Diese Veräußerung der Nikolaibahn an eine Privatgesellschaft unter so außerordentlich billigen Bedingungen bildete die vorletzte Etappe in dem allmählichen und völligen Aufgeben des staatlichen Betriebes der Eisenbahnen. Zwei Jahre später erfolgte der letzte Schritt. Durch einen Ukas vom 27. April 1870 a. St.[1]) wurde die aus Staatsmitteln gebaute Linie Kiew—Shmerinka mit der Zweigbahn Kasatin—Berditschew (im ganzen 278 Werst) für den Preis von 19 836 000 Rubel an eine Privatgesellschaft verkauft. Indessen blieb der Staat auch bei diesem Unternehmen, dessen Gesamtanlagekapital auf 45 650 250 Rubel festgesetzt wurde, mit sämtlichen Prioritätsobligationen im Betrage von 30 433 500 Rubel und mit Aktien im Betrage von 5 292 000 Rubel beteiligt. Sollte die Bahn, die von Berditschew nach Brest Litowsk mit einer Abzweigung nach der galizischen Grenze hin weitergeführt wurde, mehr als 10% Dividende erzielen, so sollte der Staat ein Drittel der Überschüsse erhalten. In demselben Jahre übernahm die Russische Handels- und Dampfschiffahrts- und Odessaer Eisenbahngesellschaft die Odessa-Baltabahn mit ihren Zweigbahnen, sowie die Linie Balta — Jelissawetgrad, Birsula — Shmerinka — Wolotschisk, Tiraspol — Kischineff, die sämtlich zwar von Privatunternehmern, aber lediglich aus Staatsmitteln gebaut waren. Der Kaufpreis betrug 47 445 000 Rubel Metall und 14 869 000 Rubel Kredit. Die Gesellschaft gab Obligationen in dem Betrage der ersten Summe aus, die von der Regierung übernommen wurden und denen 5%ige Staatsgarantie vom Tage der Ausgabe gewährt wurde, sowie Aktien im Betrage von 30 413 000 Rubel Kredit, die nicht garantiert wurden, von denen aber die Regierung 14 869 000 Rubel Kredit (den Rest des Kaufpreises) übernahm. Außerdem gewährte die Regierung ½% zur Tilgung vom 1. Januar 1872 ab.

Eine genaue Betrachtung der Bedingungen, unter denen die Staatsbahnen im Jahre 1868 und 1870 an Privatgesellschaften überlassen wurden, zeigt, daß von einem Verkaufe im eigentlichen Sinne des Wortes nicht die Rede sein konnte. Denn dadurch, daß der Staat den allergrößten Teil der Obligationen und auch einen Teil der Aktien aufgebracht hatte und in seinen Händen behielt, war er der eigentliche Besitzer geblieben und hatte nur den Betrieb der Bahnen an die Privatgesellschaften überlassen, allerdings ohne sich in den meisten Fällen die notwendigsten Aufsichtsrechte vorzubehalten. So hatte der Staat das Risiko einer Verzinsung des Anlagekapitals teils übernommen, teils behalten, während

[1]) 43. Stück der Gesetzsammlung unter No. 438.

Digitized by Google

die Gesellschaften die Verwaltung und den Betrieb übernommen hatten, wobei erklärlicherweise das eigene Interesse stärker berücksichtigt wurde, als das allgemeine Wohl. Die russischen Eisenbahnen waren durch diese Politik der privaten Ausbeute völlig überlassen; erst die Zukunft sollte lehren, ob der Schritt, den die Regierung getan hatte, im Interesse des Landes und der Staatsfinanzen lag. Jedenfalls bedeutete diese Preisgebung einen völligen Sieg des wirtschaftlichen und politischen Liberalismus auf dem Gebiete des Verkehrs- und Eisenbahnwesens. Im Jahre 1872 gab es in Rußland keine Staatsbahnen mehr.

Die Staatskasse aber war in dem letzten Jahrzehnt durch die Verpflichtungen, die die Regierung in den Konzessionsurkunden eingegangen war, stark belastet worden. Alljährlich waren bedeutende Garantiezuschüsse an die meisten Gesellschaften zu zahlen. Diese Summen wuchsen mit jedem Jahre und zwar in dem Maße, als die Zahl der konzessionierten und neueröffneten Linien zunahm. Daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr in dem spärlich bevölkerten Lande nicht besonders hoch sein konnten, zumal in den ersten Jahren nach der Eröffnung, ist erklärlich; daß ferner die Güter, sowohl Stück- als auch Massengüter, noch lange den von alters her gewohnten Transportwegen zu Wasser und zu Lande folgten, ehe sie sich der Eisenbahn zuwandten, ist eine Erscheinung, die auch heute noch in Rußland beobachtet werden kann. Indessen hatte in diesen Jahren die willkürliche Gestaltung der Tarife der Privatgesellschaften vielfach dazu beigetragen, daß außerordentlich viele und wichtige Transporte sich von der Bahn fernhielten, wodurch naturgemäß die Einnahmen nicht größer wurden. Die Folge hiervon war, daß die Gesellschaften den Staat in Anspruch nahmen. So mußten im Jahre 1868 und 1869 beispielsweise an folgende Eisenbahnen die Garantiezuschüsse gezahlt werden: (Siehe Tabelle S. 1260.)

In den Jahren 1860 bis 1869 entwickelten sich die Garantiezuschüsse wie folgt:

Jahr	Länge Werst	garantiert Rubel Metall	gezahlt wurden Rubel Metall
1860 . .	509	25 390	—
1861 . .	971	963 259	840 942
1862 . .	2 023	6 117 132	5 553 890
1863 . .	2 161	6 621 486	6 093 122
1864 . .	2 240	6 692 456	5 908 487
1865 . .	2 437	6 827 750	5 927 207
1866 . .	2 816	7 520 082	4 768 625
1867 . .	3 021	8 950 221	4 668 010
1868 . .	3 626	13 450 181	3 617 363
1869 . .	4 507	18 654 293	4 461 656
		75 822 156	41 839 302.

Hiernach hat die russische Regierung den Privateisenbahngesellschaften für ein von 509 Werst auf 4 507 Werst gewachsenes Bahnnetz

Digitized by Google

(s. vorige Seite.) Eisenbahngesellschaften	Länge in Werst	Gezahlte Garantiezuschüsse 1868 Rubel	1869 Metall	Betrag der für 1869 gewährten Garantien Rbl. Met
1. Nikolaibahn	604	—	—	6 039 301
2. Krassnoje Sselo—Peterhof . .	12,5	3 606	926	25 390
3. St. Petersburg—Warschau und Moskau—Nishnij Nowgorod .	1617	1 751 302	—	5 548 118
4. Riga-Dünaburg	204	160 807	169 271	388 476
5. Wolga-Don	73	243 750	180 738	243 750
6. Moskau—Rjäsan	196	—	—	514 244
7. Warschau—Bromberg	138	65 590	205 078	236 513
8. Dünaburg—Witebsk	243	523 844	415 368	826 043
9. Rjäsan—Koslow	198	—	—	763 227
10. Warschau—Terespol	194	448 608	425 375	446 611
11. Lodzer Fabrikbahn	26	48 281	16 537	63 700
12. Rjäshsk—Morschansk	121	371 579	276 306	356 945
13. Orel—Witebsk	488	—	1 656 250	1 906 250
14. Schuja—Iwanowo	84	—	162 766	242 014
15. Koslow—Woronesh	168	—	654 851	521 184
16. Grjäsi—Jeletz	103	—	181 808	400 617
17. Riga—Mitau	39	—	116 387	134 810
zusammen . . .	4507,5	8 617 367	4 461 661	18 654 298

bei einer garantierten Gesamtsumme von etwa 76 000 000 Rubel in 10 Jahren etwa 42 000 000 Rubel zahlen müssen.[1]) Im Jahre 1870 stieg die gezahlte Summe auf 9 513 196 Rubel Metall und der Gesamtbetrag seit 1860 auf 51 500 000 Rubel Metall.

Wenn man nicht annehmen will, daß bei der Verwaltung der einzelnen Bahnen Unredlichkeit und Untreue in großem Umfange geherrscht haben, so wird man eine Erklärung für die Notwendigkeit der hohen Garantiezuschüsse darin zu suchen haben, daß die Ausgaben bei einzelnen Linien ganz außerordentliche waren.

So betrugen die Ausgaben im Jahre 1868

bei der Linie Dünaburg-Witebsk . . . 65,7 % der Einnahmen
„ „ „ Riga—Dünaburg . . . . 67,8 „ „ „
„ „ Großen Russischen Eisenbahngesellschaft (ohne Nikolaibahn) 72,0 „ „ „

(Der Reinertrag bei der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft betrug in diesem Jahre nur 2,2 %, sodaß der Staat ebensoviel zuzahlen mußte, um 4½ % Zinsen zu decken.)

[1]) Moniteur des intérêts matériels, 1870, No. 10.

Digitized by Google

Die Einnahmen der Eisenbahnen weisen — mit ganz geringen Ausnahmen — eine von Jahr zu Jahr steigende Ziffer auf. So ergibt beispielsweise eine vergleichende Übersicht der Roheinnahmen der russischen Staats- und Privatbahnen für die Jahre 1867 und 1868 folgendes Bild:

Laufende No.	Name der Linie	Länge in Werst	Einnahme vom 1. Januar 1867 bis 1. Januar 1868	Einnahme vom 1. Januar 1868 bis 1. Januar 1869	demnach mehr eingenommen	Die Mehreinnahme beträgt in Prozenten
1	Moskau—Kursk . . .	502	noch nicht eröffnet	2 790 521	—	—
2	Odessa — Jelissawetgrad	494	noch nicht eröffnet	1 772 072	—	—
3	Rjäsan—Koslow . .	197,5	1 948 417	3 084 553	+1 136 136	+ 58,3
4	Moskau—Rjäsan . .	185	2 937 252	4 009 927	+1 072 675	+ 36,5
5	Lodzer Fabrikbahn .	26	64 805	82 390	+ 17 585	+ 27,3
6	Wolga—Don	73	331 425	420 821	+ 89 396	+ 26,9
7	Moskau — Nishnij Nowgorod	410	4 858 303	5 977 089	+1 118 786	+ 23,2
8	Moskau—Jaroslaw . .	260,1	569 876	686 689	+ 116 813	+ 20,4
9	St. Petersburg—Warschau (mit Landwarowo—Wirballen) .	1207	7 013 680	8 287 747	+1 274 067	+ 18,1
10	Zarskoje—Sselo . . .	25	340 887	396 693	+ 55 806	+ 16,4
11	Dünaburg—Witebsk .	243	895 292	1 011 545	+ 116 253	+ 12,9
12	Warschau—Wien . .	325	2 453 842	2 722 457	+ 268 615	+ 10,9
13	Warschau—Bromberg	131	580 439	640 848	+ 60 409	+ 10,3
14	Nikolaibahn	604	14 101 536	15 518 054	+1 416 518	+ 10,0
15	Peterhofer Bahn . .	50,9	336 875	368 497	+ 31 622	+ 9,3
16	Riga—Dünaburg . .	204	1 135 426	1 238 786	+ 103 380	+ 9,1
17	Koslow—Woronesch .	169	noch nicht für den vollen Betrieb eröffnet	615 798	—	—
18	Warschau—Terespol .	193		530 336	—	—
19	Rjäshsk—Morschansk	121,4		469 197	—	—
20	Gruschewka—Rostow	79		209 965	—	—
21	Orel—Witebsk . . .	488		155 475	—	—
22	Orel—Grjäsi	103		92 347	—	—
23	Schuja—Iwanowo . .	84		84 295	—	—
24	Kursk—Kiew	415		62 238	—	—

Wie aus der Tabelle ersichtlich, stehen die Linien der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft an der Spitze sämtlicher russischen Bahnen. Demnächst folgen die Linien Moskau—Rjäsan, Rjäsan—Koslow, War-

Digitized by Google

schau—Wien, Riga—Dünaburg. Besonders bemerkenswert war der erfreuliche Aufschwung in den Einnahmen der Linie St. Petersburg—Warschau, die am Ende des vorhergehenden Zeitabschnitts — unter den Einwirkungen der polnischen Unruhen — unter einem starken Rückgang zu leiden hatte. Das Steigen der Roheinnahmen brachte naturgemäß ein Steigen der Kurse mit sich. So standen die Aktien der Linie Moskau—Rjäsan im Jahre 1869 auf 295 Rubel. Die Dividende, die von dieser Gesellschaft gezahlt wurde, betrug im Jahre 1866 12 %, im Jahre 1867 17½ % usw.

Indessen, bei den meisten — zumal den neueren — Linien reichten die Betriebsergebnisse nur selten aus, um das aufgebrachte Kapital auch nur einigermaßen zu verzinsen. Die Gründe für diese Erscheinung sind einmal in der irrationellen Verwendung der Baugelder zu suchen, wobei eine Kontrolle durch den Staat nur sehr oberflächlich oder garnicht ausgeübt wurde, sodaß in den meisten Fällen schon viel zu kostspielig gebaut wurde. Sodann verschlangen die Betriebsausgaben (s. S. 1260) einen beträchtlichen Teil der Einnahmen, sodaß bei den meisten Linien höchstens 1—2 % des Anlagekapitals herausgewirtschaftet wurde. Im Laufe der Zeit hatte es sich als ein lästiger Übelstand herausgestellt, daß in solchen Fällen, in denen die Konzession an Einzelunternehmer erteilt worden war, diese letzteren bei der Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten häufig versagten und dann oft nicht zur Verantwortung gezogen werden konnten.

Um nun billiger bauen und betreiben zu können, schritt die Regierung versuchsweise zum Bau schmalspuriger Bahnen und begann im Jahre 1870 mit der 57 Werst langen Liwnybahn, während Privatgesellschaften die Nowgorodsche Schmalspurbahn (68 Werst) und die Jarosslaw-Wologdabahn (191,1 Werst) zu bauen unternahmen. Letztere wurde von der Gesellschaft der Moskau—Jarosslawlinie gebaut, der zu diesem Zwecke gestattet wurde, 5 %ige Obligationen im Betrage von 4 400 000 Rubel auszugeben, die die Regierung zum Kurse von 75 übernahm. Bereits am 15. April 1871 wurde die Liwnybahn eröffnet, ihr folgten am 17. Mai desselben Jahres die Nowgorodsche Schmalspurbahn, am 2. Januar und 20. Juli 1872 die Jarosslaw-Wologdabahn. Diese schmalspurigen Bahnen, deren Wert für die wirtschaftliche Entwicklung Rußlands erst später erkannt wurde, rechtfertigten — wie es in der Natur der Sache lag — die überschwenglichen Hoffnungen nicht, die in den leitenden und technischen Kreisen damals gehegt wurden. In Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse hatte man von einer Schmalspurbahn dieselbe Leistungsfähigkeit erwartet, wie von einer normalspurigen Vollbahn. Man war dann sehr erstaunt, als die Erwartungen sich nicht erfüllten, und stand vorläufig von dem weiteren Ausbau von Schmalspurbahnen ab. Erst vom

Digitized by Google

Jahre 1892 ab,[1]) nachdem in den 80er Jahren die Frage der sogenannten Zufuhrbahnen in Rußland lebhaft erörtert worden war, machte der Bau von Schmalspurbahnen gute Fortschritte.

Jedenfalls stellen sich die ersten Schmalspurbahnen in Rußland nicht als erste Versuche, sondern vielmehr als Verlegenheitsmaßregeln dar, hervorgerufen durch die zahlreichen Mißstände, die die bisher verfolgte Eisenbahnpolitik, besonders auf dem Gebiete der Konzessionen, gezeitigt hatte. Zwar hatte, in Ergänzung der Allerhöchsten Entschließung vom 18. Oktober 1868 (s. S. 1255/56), das Verkehrsministerium einen kaiserlichen Erlaß vom 26. Dezember 1870 veröffentlicht, nach dem

1. die Baukosten vor der Verleihung der Konzession festzustellen sind, und zwar auf Grundlage von Vorerhebungen, die durch das Verkehrsministerium angestellt werden;
2. die Statuten neuer Gesellschaften vor der Konzessionsverleihung zu bestätigen sind;
3. die Konzession zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen nicht mehr an Einzelpersonen, sondern nur noch an Aktiengesellschaften verliehen werden soll;

aber auch hierdurch konnte nichts Wesentliches erzielt werden. Denn, wenn auch die Baukosten vor der Konzessionsverleihung festgestellt wurden, und wenn auch die Statuten der Gesellschaft vor der Konzessionsverleihung zu bestätigen waren: an der Tatsache, daß die vom Staate durch Anleihen aufgebrachten und den Gesellschaften übergebenen Baukapitalien nicht wirtschaftlich verwendet wurden, änderte sich nichts. Vollends der dritte Punkt hatte gar keine praktischen Folgen, da nach wie vor einzelne Personen Eisenbahngesellschaften gründeten, die meistens als Scheingründungen nur vorgeschoben waren, während die Gründer selbst, hierdurch gedeckt, um so eifriger ihren eigensten Sonderinteressen nachgingen. Es schien doch, als ob damals in dem sonst so autokratisch verwalteten und selbstherrlich regierten Rußland die Behörden völlig versagten, die dazu berufen waren, die Unternehmer und Gründer von Eisenbahnen, die Privatgesellschaften und deren Beamte zur Erfüllung ihrer Pflichten gegen den Staat anzuhalten: diese Behörden waren das Verkehrs- und das Finanzministerium.

Trotz dieser für den Fiskus sehr unangenehmen finanziellen Mißerfolge bleibt das Verdienst für diese Epoche der privatwirtschaftlichen Entwicklung des russischen Eisenbahnwesens doch bestehen, daß auf diesem Gebiete wohl zu keiner Zeit innerhalb des 19. Jahrhunderts eine

[1]) S. die Schrift von Fr. Hoch: Zur Frage der Zufuhrwege in Rußland (St. Petersburg).

Digitized by Google

derartige rastlose Tätigkeit zu verzeichnen war, wie in den Jahren 1865 bis 1872. Es war die Zeit, in der Alexander II. den großen Ideen des westeuropäischen Fortschritts und westeuropäischer Kultur ungehinderten Zutritt in Rußland verschaffte oder wenigstens zu verschaffen suchte, soweit es der starke Einfluß der orthodox-slavophilen Kamarilla zuließ, es war die Zeit, in der der Zarbefreier seine auf innerer Überzeugung beruhenden Sympathien für westeuropäische Kulturideen dadurch betätigte, daß er zahlreiche politische, soziale und wirtschaftliche Reformen einführte, deren vornehmste und einschneidendste zweifellos die Aufhebung der bäuerlichen Leibeigenschaft war. Aber neben dieser Tat von gewaltiger politischer und sozialer Bedeutung ist als unvergängliches Verdienst Alexanders II. auf wirtschaftlichem Gebiete der Aufschwung zu nennen, den die Entwicklung des Eisenbahnwesens seit 1856 und vornehmlich in den Jahren 1865—1872 genommen hat.

War schon die Zeit unmittelbar nach dem Krimkriege (1856—1864) reich an Fortschritten und Erfolgen auf diesem Gebiete,[1]) so läßt die zweite Epoche der privatwirtschaftlichen Entwicklung die vorangegangenen Jahre weit hinter sich, sowohl was die Zahl der erteilten Konzessionen, als auch die Länge der eröffneten Strecken anbetrifft. Während die Länge der eröffneten und in vollem Betriebe befindlichen Eisenbahnen

	am Ende des Jahres			1856	sich auf	979	Werst
	„	„	„	1864	„	3 456	„ betief,
betrug sie	„	„	„	1872		13 678	„ .

Mithin hatte das Eisenbahnnetz in einem Zeitraume von 8 Jahren um 10 222 Werst zugenommen, d. h. durchschnittlich jährlich um 1 277,8 Werst. In der Periode der ersten Versuche, 1838—1854, war ein jährlicher Zuwachs von 61,1 Werst, in der ersten Zeitperiode nach dem Krimkriege ein solcher von 309,6 Werst festgestellt worden.

Diese außerordentliche Tätigkeit war aber lediglich dem weitgehenden, liberalen Entgegenkommen der russischen Regierung zu verdanken, die keine Mittel scheute, die Eisenbahnunternehmungen auf jede Weise zu fördern. Wenn aber die Regierung in diesem Jahre dazu überging, die bis dahin in Staatsbesitz befindlich gewesenen Eisenbahnen zu veräußern, sodaß am Ende des Jahres 1872 nur die 57 Werst lange Schmalspurbahn Werchowje—Liwny als einzige vom Staat gebaute und betriebene Bahn übrig blieb, so war das ein bedauerlicher Mißgriff, der sich nur dadurch erklären läßt, daß die damals so ziemlich in ganz Europa herrschende Ansicht: der Staat habe sich möglichst wenig oder garnicht mit Eisenbahnunternehmungen zu beschäftigen, auch in Rußland

[1]) S. o. S. 1242 ff.

Digitized by Google

sich als die herrschende durchgesetzt hatte, wobei freilich eine kräftige Agitation interessierter Kapitalistenkreise auch darauf hinarbeitete, daß der Staat sich möglichst von den Eisenbahnen fernhielt. Die finanzielle Lage des russischen Staates war, wenn auch nicht gerade glänzend, so doch keineswegs so verzweifelt, daß der Verkauf der Bahnen sich hierdurch rechtfertigen ließe.

Das Richtige wäre gewesen — und hierzu waren ja im Jahre 1868 und 1870 Anläufe gemacht worden — einen großen Eisenbahnbau- und Betriebsfonds zu schaffen, aus dem die einmal begonnenen Staatsbahnen vollendet und ein nach einheitlichen Gesichtspunkten angelegtes Netz von Staatsbahnen ausgebaut werden konnte, und in den alle Betriebseinnahmen abgeführt werden mußten. Daneben konnten in weitestem Umfange Konzessionen an Privatgesellschaften vergeben werden, die Privatgesellschaften auch aus Staatsmitteln unterstützt werden, aber in letzterem Falle war es durchaus geboten, daß die Eisenbahnen, die derartige Staatsunterstützungen erhielten, sowohl in ihrer Verwaltung als auch in ihrem Betriebe der eingehendsten Aufsicht des Staates unterworfen wurden.

So aber, nach Veräußerung der Staatsbahnen im Laufe der Jahre 1865—1872 stellte sich folgendes Resultat heraus:

	Länge überhaupt	davon waren Staatsbahnen
im Jahre 1854 gab es	979 Werst	99,9 %
„ „ 1864 „ „	3 456 „	22,0 „
„ „ 1872 „ „	13 678 „ = 14 504 km	0,1 „ .

In Deutschland gab es

im Jahre 1872 = 22 426 km Bahnen überhaupt, davon waren
Staatsbahnen 9 902 km (= 44 %),
Privatbahnen 56 %, während

„ „ 1864 von 14 806,3 km Bahnen überhaupt 8 598,2 km (= 56,5 %) Staatsbahnen waren.

Also auch in Deutschland (besonders in Preußen), wo das Eisenbahnnetz in der Zeit von 1865—1872 um 7 619,7 km gewachsen ist, haben die Staatsbahnen zwar um 1 303,8 km zugenommen, sind aber am Schluß der Epoche um 12,5 % gegen das Jahr 1864 zurückgeblieben.

In Großbritannien und Irland gab es Ende 1872 etwa 26 000 km Eisenbahnen (keine Staatsbahnen), ebenso in Frankreich etwa 19 000 km, in den Vereinigten Staaten von Amerika 111 290 km, hier wie dort sämtlich in privatem Besitz und Betriebe.

Trotz dieser Leistungen blieb Rußland mit seiner Eisenbahnausstattungsziffer weit hinter den übrigen Ländern zurück: eine Tatsache,

Digitized by Google

die in der ungeheuren Ausdehnung des Landes und in der überaus spärlichen Bevölkerung ihre hinreichende Erklärung findet.[1])

Es entfielen Anfang 1872 auf 100 qkm:

in Rußland	0,268 km	Bahnen
„ Deutschland	4,076 „	„
„ Großbritannien und Irland	7,887 „	„
„ Frankreich	3,342 „	„
„ Vereinigten Staaten von Amerika	2,139 „	„

Auf 1 000 Einwohner entfielen Anfang 1872:

in Rußland	0,185 km	Bahnen
„ Deutschland	0,518 „	„
„ Großbritannien und Irland	0,79 „	„
„ Frankreich	0,48 „	„
„ Vereinigten Staaten von Amerika	2,76 „	„ .

Die Anlagekosten für das Kilometer beliefen sich Anfang 1872:

in Rußland	auf 252 033	ℳ
„ Deutschland	„ 225 000	„
„ Großbritannien und Irland	„ 442 248	„
„ Frankreich	„ 381 240	„
„ Vereinigten Staaten von Amerika	„ 133 899	„ .

Somit stellte sich der Bahnbau am teuersten in Großbritannien, demnächst in Frankreich, sodann in Rußland. Allerdings würde unter den europäischen Staaten an dritter Stelle erst die Schweiz zu folgen haben, wo sich 1 km Eisenbahnen Anfang 1872 auf 281 700 ℳ stellte. Erwägt man indessen, daß bei den Bahnen der Schweiz fast auf jedes Kilometer zahlreiche Kunstbauten, und zwar teilweise außerordentlich kostspielige entfallen, daß die Schweizer Bahnen infolge der besonderen Geländeverhältnisse fast ausschließlich Gebirgsbahnen sind, so wird man dieselben hierbei wohl ausschalten können. Gleichwohl wird gerade ein Vergleich der Anlagekosten der russischen Eisenbahnen mit denen der Schweiz (252 033 ℳ mit 281 706 ℳ) die auffallende Höhe der Kostenziffer bei den russischen Bahnen deutlich veranschaulichen, besonders wenn man berücksichtigt, daß — abgesehen von den recht ansehnlichen Brückenbauten bei den breiten Flußläufen — keine nennenswerten Kunstbauten bei den Bahnen des europäischen Rußland aufzuführen waren.

Am Ende dieser Epoche sehen wir Moskau — bevorzugt durch seine geographische Lage, begünstigt durch seine kommerzielle und industrielle

[1]) Die folgenden Angaben sind entnommen der „Geschichte der Eisenbahnen" von Dr. G. Stürmer, Bromberg 1872.

Digitized by Google

Bedeutung — als den natürlichen Zentralknotenpunkt des russischen Eisenbahnnetzes hervortreten; sechs Eisenbahnlinien liefen nunmehr hier zusammen. Die wichtigsten Städte des Reiches waren bereits mit der alten Hauptstadt verbunden, desgleichen sechs wichtige Punkte an der Wolga (Twer, Jarosslaw, Kineshma, Nishnij-Nowgorod, Saratow, Zarizyn), vier Hafenplätze am Asowschen und Schwarzen Meer (Rostow, Taganrog, Nikolajeff, Odessa). Weniger günstig war zwar die Verbindung mit den Ostseeplätzen, aber zahlreiche — bereits konzessionierte — Linien waren im Bau begriffen, die den wirtschaftlichen Mittelpunkt des Reiches mit den bedeutendsten Stapelplätzen am Baltischen Meere in unmittelbare Beziehung setzen sollten. Die Ein- und Ausfuhr, die bisher in den meisten Fällen den Flußläufen zu folgen genötigt war, hatte neue Bahnen und mit ihnen neue Zufuhr- und Absatzwege erhalten. Der Handel Rußlands begann erst jetzt einen mächtigen Aufschwung zu nehmen.[1]) Von besonderer Wichtigkeit erschien der Bau der Eisenbahnlinien im Süden Rußlands (Woronesh—Rostow, Charkow—Taganrog), durch die die Anthrazite und Kohlen des Donetzbeckens bequem zu den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres gelangen und auf der andern Seite das Innere und den Norden Rußlands sich als Absatzgebiete erobern konnten.

---

[1]) Daß die wachsende Ein- und Ausfuhr Rußlands durch das rasch wachsende Eisenbahnnetz mächtig gefördert wurde, wird aus folgenden Zahlen ersichtlich:

Es betrug:

	das Eisenbahnnetz in vollem Betriebe	die Ein- und Ausfuhr an Werten
1861	etwa 1960 Werst	493 000 000 Gulden,
1865	„ 3500 „	531 000 000 „ ,
1866	„ 4221 „	630 000 000 „ ,
1867	„ 5698 „	731 000 000 „ ,
1868	„ 6810 „	750 000 000 „ ,
1869	„ 7630 „	929 000 000 „ ,
1870	„ 9520 „	1 067 000 000 „ .

Und wenn man aus diesen Werten die für Getreide und Vieh ausstreicht, so erhält man folgendes Bild:

Es gab

	Eisenbahnen in vollem Betriebe	Getreide wurde ausgeführt für	Vieh für
1863 . .	3080 Werst	70 723 000 Gulden	1 850 000 Gulden,
1864 . .	3290 „	87 563 200 „	2 900 000 „ ,
1865 . .	3500 „	98 100 800 „	4 100 000 „ .
1866 . .	4221 „	117 713 000 „	4 800 000 „ ,
1867 . .	5698 „	150 364 000 „	6 240 000 „ ,
1870 . .	9520 „	280 800 000 „	8 000 000 „ .

(Aus einem Aufsatze von R. le Mang-Wien: Beiträge zur Kenntnis des Einflusses der Eisenbahnen auf Handel und Verkehr, Wien 1874).

Digitized by Google

Der Plan einer sibirischen Eisenbahn, der schon in der 40er und 50er Jahren von verschiedenen Seiten eifrig erwogen wurde, beschäftigte in dieser Zeit die Gemüter von Jahr zu Jahr lebhafter. Drei Pläne, die allerdings nur die erste Strecke der großen Überlandbahn darstellten, wurden besonders viel erörtert, bekämpft und verteidigt. Das erste, zugleich das älteste, das schon im Jahre 1860 von einem gewissen v. Rachette durch den Generaladjutanten Tschewkin dem Kaiser Alexander II. überreicht worden war, wollte den Ausgangspunkt von Perm nehmen, über Nishnij Tagil und Irbit nach Tjumen führen. Es fand aber in der Fachliteratur und Tagespresse wenig Anklang und wurde besonders durch die russische St. Petersburger Zeitung bekämpft, die daran auszusetzen hatte, daß es zwar den Interessen des Uralbergbaues außerordentlich förderlich sei, aber die Interessen der Landwirtschaft und des Getreidehandels wenig oder garnicht berücksichtige. Diese Linie war etwa 690 Werst lang.

Der zweite Plan — der eines Herrn Bogdanowitsch — wollte eine Linie von Kasan über Sarapul nach Tjumen, in einer Länge von etwa 709 Werst und südlich von der ersteren. Man nannte sie auch allgemein die „südliche Richtung", ihre Vertreterin war die Moskauer Zeitung. Dieser Linie wurde wieder zum Vorwurf gemacht, daß sie zwar den Handelsinteressen dienen, aber die Landwirtschaft und Industrie am Uralgebirge wenig fördern würde.

Nach einem dritten Vorschlag — dem sogenannten Lubimowschen — sollte eine Eisenbahn von Perm über Jekaterinburg nach Turgan am Tobol gebaut werden. Diese Linie fand scheinbar die meisten Anhänger, da sie die Interessen von Landwirtschaft, Handel und Industrie gleichmäßig wahrzunehmen geeignet war.

Die lebhafte Erörterung der sibirischen Eisenbahnpläne gerade am Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre war sehr erklärlich. Die Eröffnung des Suezkanals mußte Rußland zu besonderer Aufmerksamkeit auf seine asiatischen, vornehmlich chinesischen Handelsbeziehungen veranlassen. Es lag doch nunmehr die Gefahr nahe, daß insbesondere England und Frankreich den gesamten asiatischen Handel auf dem verkürzten Seewege ganz an sich ziehen würden, zumal da eine russische Konkurrenz von den Häfen des Schwarzen Meeres aus vorläufig ganz unmöglich war, einmal, weil es an einer für den überseeischen Handel geeigneten Flotte durchaus gebrach, und sodann, weil die politischen Verhältnisse am Bosporus einem ausgedehnten Verkehr russischer Schiffe durch die Straße von Konstantinopel hinderlich waren. Daher war es für Rußland eine wirtschaftliche, aber auch politische Notwendigkeit, sobald als möglich die kürzeste Verbindung zwischen seinen europäischen Gebieten

Digitized by Google

und der Küste des Stillen Ozeans herzustellen, hierdurch seine wirtschaftlichen Beziehungen zu den asiatischen Ländern, besonders China, zu befestigen, gleichzeitig aber die fruchtbaren und an Bodenschätzen aller Art reichen, jetzt noch spärlich bevölkerten Gebiete des südlichen Sibirien näher an sich heranzurücken und wirtschaftlich anzugliedern. So lebhaft indessen auch alle diese Gedanken und Pläne einer sibirischen Eisenbahn in der Presse und in der fachwissenschaftlichen Literatur erörtert wurden, greifbare Gestalt konnten sie in dieser Epoche noch nicht annehmen; es waren noch größere und wichtigere Aufgaben für die russische Eisenbahnpolitik auf europäischem Boden zu lösen.

Dagegen war in dieser Zeit bereits der Anfang zur Erschließung und Angliederung des Kaukasusgebietes gemacht worden. Am 14. August 1871 war die Strecke Poti—Kwiril, am 10. Oktober 1872 die Strecke Kwiril—Tiflis dem Betriebe übergeben worden.[1]) Während diese Linie vom Schwarzen Meere aus durch das Rion- und Kuratal in den Kaukasus geführt wurde, sollte die Eisenbahn Rostow—Wladikawkas, deren Konzession am 2. Juli 1872 vergeben wurde, in unmittelbarer Verbindung mit dem russischen Eisenbahnnetz den Schienenweg bis an den Fuß des Kaukasusgebirges heranführen.

Der Anschluß an das mitteleuropäische Eisenbahnnetz war an sechs Grenzpunkten bewerkstelligt worden, und zwar an das preußische Eisenbahnnetz bei Wirballen, Grajewo, Alexandrowo, an das österreichische bei Granica, Radsiwilow, Wolotschisk; der Anschluß an das rumänische Eisenbahnnetz stand nahe bevor. Schon im Jahre 1861 waren die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahngesellschaften in den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgenommen worden, sodaß zwischen diesen beiden russischen und den preußischen Bahnen gewisse einheitliche Verkehrsnormen in Kraft treten konnten. Ferner hatten die Direktionen der Riga-Dünaburger und der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft im Jahre 1864 Vereinbarungen mit den deutschen und französischen Bahnverwaltungen getroffen zur Herstellung eines internationalen Personen- und Güterverkehrs und zu einer möglichst einheitlichen Gestaltung der Tarife. Im Norden hatte das finnländische Staatsbahnnetz durch die Eisenbahn St. Petersburg—Rigimjäki Anschluß an das russische Eisenbahnsystem bekommen. Überall war ein kräftiges Vorwärtsschreiten auf dem nach dem Krimkriege eingeschlagenen Wege unverkennbar.

Dabei war die Rentabilität der für den vollen Betrieb eröffneten Bahnen in einem erfreulichen Steigen begriffen. Einzelne Linien erzielten

[1]) Poti—Tiflis 280 Werst.

Digitized by Google

Einnahmen, die die der bestrentierenden Eisenbahnen im Westen Europas bei weitem noch übertraten. So hatte die Nikolaibahn[1]) (St. Petersburg—Moskau) bei einer Länge von 604 Werst folgende Roheinnahmen:

im Betriebsjahr	im ganzen Rubel	für die Werst Rubel	für das Kilometer Franken
1858 . .	7 746 652	12 991	48 040
1864 . .	10 172 306	16 834	63 084
1867 . .	14 101 536	23 346	87 451
1868 . .	15 518 854	25 693	96 240

und im Jahre 1870 . . 89 596 Frcs. Reinertrag für das Kilometer
1871 . . 95 493 „ „ „ „ „
1872 . . 91 084 „ „ „ „ „ .

Aber auch bei den meisten anderen Bahnen sind günstige Fortschritte in den Betriebsergebnissen sichtbar; so betrugen die Mehreinnahmen im Jahre 1868 gegen das Jahr 1867

bei der Linie Moskau—Nishnij-Nowgorod . . . . . 23,2 %
„ „ „ Rjäsan—Koslow . . . . . 58,3 „
„ „ „ Moskau—Rjäsan . . . . . 36,5 „
„ „ „ Wolga—Don . . . . . 26,9 „
„ „ „ Moskau—Jarosslaw . . . . . 20,4 „ .

Stellt man die Roheinnahmen der ertragreichsten russischen Eisenbahnen mit denen der damaligen Hauptlinien des französischen Bahnnetzes zusammen, so erhält man folgendes Bild:[2]) (S. Tabelle auf S. 1272)

Hiernach hatte seit 1867 die Nikolaibahn die erste Stelle in Bezug auf die kilometrischen Einnahmen inne, indem diese noch 4 000 Frcs. mehr betrugen, als bei der bestrentierenden französischen Eisenbahn, der Paris—Lyon—Méditerranée; Moskau—Rjäsan steht bereits an vierter Stelle, Zarskoje—Sselo und Rjäsan—Koslow an sechster und achter Stelle.

Daß aber diese steigenden Einnahmen nur in den seltensten Fällen dazu beitrugen, die Reineinnahmen zu vergrößern, die Schulden der Gesellschaften zu verringern, die Garantiezahlungen des Staates entbehrlich zu machen, lag hauptsächlich in den Mängeln des russischen Eisenbahnkonzessionswesens, dessen Auswüchse in der Folgezeit noch viel deutlicher zutage treten sollten, in dem verhältnismäßig kostspieligen Bau, in dem teuren Betriebe, in dem Mangel einer gewissenhaften Verwaltung, in dem Fehlen einer straffen staatlichen Aufsicht.

[1]) S. Anlage Seite 1271.

[2]) Vgl. Statistique des chemins de fer Russes par J. Hovyn de Tranchère. 1869, woselbst weitere Angaben über Roh- und Reineinnahmen in den 60 er Jahren sich finden.

Digitized by Google

Anlage (s. Seite 1270).

Die Rentabilität der Nikolai-Bahn, 1856 bis 1864.

(Aus dem Geschäftsbericht der Nikolai-Bahn für 1864.)

Jahr	Länge in Werst	Betrag des Anlage-kapitals	Demnach kostete die Werst durch-schnittlich	Die Einnahme betrug	Die Ausgabe betrug	Überschuß	Der Reingewinn betrug			Die Gesamt-Ausgaben betrugen % der Einnahmen	Die Betriebs-Ausgaben betrugen % der Einnahmen
							vom Anlage-kapital	für die Werst	für die Nutz-werst		
		Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	Rbl.	%	Rbl.	Rbl.		
1857	604	73 695 540	120 588	8 125 215	5 132 592	2 992 623	4,06	4955	0,95	67,55	63,16
1858	604	74 070 980	121 203	7 746 652	5 299 389	2 447 263	3,30	3519	0,66	69,63	68,41
1859	604	74 150 180	121 332	9 001 804	6 002 171	2 999 633	4,04	4966	0,81	86,52	65,57
1860	604	74 382 180	121 728	8 324 990	5 520 768	2 804 240	3,77	4589	0,76	67,86	66,32
1861	604	74 382 180	121 728	8 508 931	5 125 686	3 383 247	4,55	5537	0,87	69,86	60,24
1862	604	74 382 180	121 728	8 639 009	4 479 601	4 162 431	5,60	6715	0,86	52,22	51,85
1863	604	74 467 180	121 851	9 682 240	3 808 498	5 873 741	7,89	9513	1,53	44,55	39,33

Digitized by Google

Laufende No.	(Zu Seite 1270 gehörig.) Name der Gesellschaft	Gesamteinnahme in Franken		Kilometrische Einnahme in Franken	
		1867	1868	1867	1868
1	Nikolaibahn	56 406 145	62 075 419	87 451	86 240
2	Paris—Lyon—Méditerranée (ancien réseau)	167 668 324	169 728 686	83 542	82 034
3	Nordbahn (ancien réseau) .	86 244 214	82 603 014	80 905	77 489
4	Moskau—Rjäsan	11 749 008	16 039 708	56 210	76 745
5	Westbahn (ancien réseau) .	63 436 347	59 381 899	70 485	65 980
6	St. Petersburg — Zarskoje Sselo	1 363 557	1 586 770	54 542	63 470
7	Ostbahn (ancien réseau) . .	62 133 921	61 435 511	63 957	62 882
8	Rjäsan—Koslow	7 793 669	12 338 212	37 112	58 753
9	Südbahn (ancien réseau) .	35 393 845	36 222 541	44 409	45 440
10	Orléans (ancien réseau) . .	87 100 431	83 952 979	45 083	41 623

(Fortsetzung folgt.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen der Schweiz
im Jahre 1901.[1])

1. Längen.

Bezeichnung der Bahnen	Am 31. Dezember	Baulänge überhaupt	Baulänge davon zweigleisig	Betriebslänge überhaupt	Betriebslänge davon zweigleisig
		Kilometer		Kilometer	
a) Bahnen mit Lokomotivbetrieb	1900	3 707,968	731,781	3 833,238	504,470
	1901	3 764,433	745,012	3 893,559	511,041
b) Drahtseilbahnen	1900	24,531	8,781	23,629	2,293
	1901	24,823	8,849	23,913	2,361
c) Trambahnen	1900	216,796	54,783	216,498	54,783
	1901	337,932	67,147	337,837	66,318
d) Bahnstrecken ausländischer Unternehmungen in der Schweiz	1900	61,707	29,673	67,479	28,227
	1901	61,707	29,673	68,794	29,542
zusammen . . .	1900	4 010,102	825,024	4 140,844	589,773
	1901	4 188,895	850,681	4 324,103	609,262
Davon gehen ab: die wegen Mitbenutzung doppelt gerechneten Strecken	1900	—	—	62,762	33,407
	1901	—	—	65,202	33,407
im Ausland liegend	1900	30,066	2,410	33,406	0,418
	1901	30,066	2,410	33,406	1,065
mithin Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen der Schweiz[2])	1900	3 980,036	822,614	4 044,676	556,948
	1901	4 158,829	848,271	4 225,495	574,790

[1]) Vgl. „Die Eisenbahnen der Schweiz in den Jahren 1898, 1899 und 1900, Archiv 1902 S. 1091 ff. — Die Angaben sind der von dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen schweizerischen Eisenbahnstatistik — Bd. XIX. Bern, April 1903 — entnommen.

[2]) Die im Ausland gelegenen, durch schweizerische Unternehmungen für Rechnung ausländischer Eigentümer teilweise oder ganz betriebenen und befahrenen Strecken (63,40 km) werden nicht zum schweizerischen Bahnnetz gerechnet.

Digitized by Google

In den Jahren

		1900	1901
wurden eröffnet:			
Baulänge	km	50,714	178,793
Betriebslänge	„	50,312	183,259
An Privatverbindungsgleisen bestanden:			
Anschlüsse:			
überhaupt		366	379
mit einer Gleislänge von	km	136,304	141,947
darunter normalspurige	„	133,153	138,837
davon mit Lokomotivbetrieb	„	76,072	81,962

Die nachstehenden statistischen Mitteilungen beziehen sich auf Bahnen mit Lokomotivbetrieb.

Die den Betriebsrechnungen zugrunde liegende Betriebslänge betrug für die Normalbahnen:		1900	1901
überhaupt	km	3 360	3 930
davon zweigleisig	„	507	513
	%	13,11	13,06
überhaupt im Jahresdurchschnitt	km	3 859,5	3 845,6

2. Anlagekapital.

Es betrug am Schluß der Jahre das eingezahlte und verwendete Anlagekapital:	1900	1901
überhaupt	1 338 288 931	1 396 192 243
und setzte sich wie folgt zusammen:		
1. Baukosten der im Betrieb stehenden eigenen Linien	1 233 485 809	1 262 259 750
2. Verwendungen auf die im Bau befindlichen Linien	54 511 187	82 302 568
3. Emissionsverluste auf Aktien[1])	—	—

[1]) Gemäß Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 sind die Emissionsverluste auf Aktien auch zu amortisieren und daher unter No. 4 mit enthalten.

Digitized by Google

	1900	1901
4. zu amortisierende Verwendungen . .	67 669 681	93 090 024
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte . .	7 131 658	7 283 397
6. Saldovortrag	— 24 509 404	— 48 743 503
Auf die Baukosten der im Betrieb stehenden eigenen Linien entfallen:		
auf Bahnanlagen und feste Einrichtungen	1 063 485 865	1 085 174 346
„ Rollmaterial	155 140 967	161 781 576
„ Mobiliar und Gerätschaften . . .	14 858 977	15 303 837
zusammen	1 233 485 809	1 262 259 759
für 1 Bahnkm . . .	330 304	332 892

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Es waren im Bestand		1900	1901
Lokomotiven	Stck.	1 198	1 232
für 1 Bahnkm	„	0,304	0,309
Personenwagen	„	2 895	2 943
mit Achsen	„	7 663	7 851
„ Sitzplätzen	„	133 801	137 597
durchschnittlich für 1 Achse . .	Plätze	17,46	17,53
Lastwagen (Gepäckwagen, gedeckte und offene Güterwagen) . . .	Stck.	13 797	13 997
mit Achsen	„	27 727	28 111
„ Tragfähigkeit	t	160 095,4	162 702,7
durchschnittlich für 1 Achse . .	„	5,77	5,79
Im Jahresdurchschnitt standen im Betrieb:			
Lokomotiven	Stck.	1 175,3	1 191,0
Personenwagen	„	2 845,9	2 865,6
mit Achsen	„	7 523,6	7 639,4
„ Sitzplätzen	„	131 432	133 602

Digitized by Google

	1900	1901
Lastwagen . . . . . Stck.	13 783,0	14 090,7
mit Achsen . . . . . „	27 696,7	28 290,9
„ Tragkraft . . . . . t	159 713,1	163 718,1
Das durchschnittliche Eigengewicht (für 1 Achse) betrug:		
bei Personenwagen . . . . . t	4,53	4,60
„ Lastwagen . . . . . „	3,49	3,51
Die Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn ergeben nachstehende Zahlen:		
Es wurden geleistet:		
Lokomotivkilometer:		
überhaupt	36 922 184	36 623 702
durchschnittlich für 1 Lokomotive .	31 415	30 750
Achskilometer:		
a) von Personenwagen:		
überhaupt	248 293 084	251 925 661
durchschnittlich für 1 Achse . .	33 002	32 977
b) von Lastwagen:		
überhaupt	386 706 087	393 065 918
durchschnittlich für 1 Achse . .	13 962	13 894
Von eigenen und fremden Betriebsmitteln wurden auf eigener Bahn geleistet:		
a) Nutzkilometer	31 504 302	31 227 614
b) Lokomotivkilometer	36 627 416	36 361 946
c) Personenwagenachskilometer . . .	255 899 651	256 858 133
d) Lastwagenachskilometer	447 803 381	444 690 342
e) Postwagenachskilometer	31 608 762	32 049 510
Von den Wagen von c bis e zusammen	735 311 794	733 597 985
Zugkilometer:		
in Personen- und gemischten Zügen .	23 032 062	23 040 701
„ Güterzügen	6 441 478	6 282 493
im ganzen . .	29 473 540	29 323 194

Digitized by Google

		1900	1901
Auf 1 Bahnkm kamen durchschnittlich:			
Zugkilometer		7 637	7 625
Nutzkilometer		8 163	8 120
Achskilometer		190 520	190 763
und zwar: von Personenwagen		66 304	66 793
„ Güterwagen		116 026	115 636
„ Postwagen		8 190	8 334
Die durchschnittliche Zusammensetzung der Züge ergab:			
an Personenwagenachsen	Stck.	8,68	8,76
„ Lastwagenachsen	„	15,20	15,17
„ Postwagenachsen	„	1,07	1,09
überhaupt Achsen	Stck.	24,95	25,02
durchschn. für 1 Lokomotive	„	23,34	23,49
An Kilometertonnen (totes Gewicht und Nutzgewicht)[1]) sind befördert:			
überhaupt	tkm	5 379 307 365	5 374 247 462
auf 1 Bahnkm	„	1 393 783	1 397 505
„ 1 Nutzkm	„	170,7	172,1
In Prozenten des Gesamtgewichts entfallen:			
auf Nutzgewicht	%	16,71	16,05
„ totes Gewicht	„	83,29	83,95
Zahl der täglichen Züge über die ganze Bahn:			
überhaupt		20,92	20,89
davon:			
Personen- und gemischte Züge		16,35	16,41
Güterzüge		4,57	4,48

[1]) Das Nutzgewicht umfaßt das Gewicht der Reisenden, des Gepäcks, der Tiere und der Güter.

Digitized by Google

4. Verkehr.

		1900	1901
a) Personenverkehr:			
Anzahl der beförderten Reisenden .	Anz.	62 800 212	60 659 534
davon in I. Klasse	%	1,12	1,12
„ „ II. „	„	17,00	13,99
„ „ III. „	„	81,88	84,89
Anzahl der geleisteten Personenkm	Anz.	1 239 007 614	1 224 433 593
durchschn. für 1 Bahnkm . . .	„	321 028	318 398
Jeder Reisende durchfuhr durchschn.	km	19,73	20,19
Mittlere Ausnutzung der Sitzplätze .	%	27,71	27,27
Von den beförderten Reisenden entfallen auf:			
einfache Fahrt	%	18,72	17,62
Hin- und Rückfahrt	„	44,13	45,42
ermäßigte Fahrkarten	„	37,15	36,96
b) Güterverkehr:			
Gesamtgewicht aller beförderten Güter (einschl. Gepäck und Tiere) .	t	14 591 416	13 860 107
davon Güter aller Art	„	14 172 243	13 432 993
oder in Prozenten	%	97,13	69,92
Anzahl der geleisteten Tonnenkm:			
überhaupt	tkm	805 909 276	770 789 594
auf 1 Bahnkm	„	208 812	200 434
„ Güter aller Art kommen . .	„	787 471 372	751 896 705
Jede Tonne Gut durchfuhr durchschn.	km	55,23	55,61
Mittlere Ausnutzung der Tragkraft .	%	31,2	29,9
Von den beförderten Gütern entfallen:			
auf Lebens- und Genußmittel . .	%	24,45	25,58
„ Brennmaterialien	„	20,75	20,43
„ Baumaterialien	„	17,76	16,78
„ Metallindustrie	„	10,43	10,34
„ Textilindustrie	„	3,02	3,17
„ Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie	„	8,90	9,18

Digitized by Google

5. Finanzielle Ergebnisse.

		1900	1901
Betriebseinnahmen:			
aus dem Personenverkehr . . .	Frcs.	59 882 700	59 053 579
„ „ Güterverkehr[1])	„	75 029 203	73 494 646
Transporteinnahme	Frcs.	134 911 903	132 548 225
aus verschiedenen Quellen . . .	„	7 187 120	7 385 999
zusammen Betriebseinnahme	Frcs.	142 099 023	139 934 224
und zwar: für 1 Bahnkm . . .	„	36 818	36 388
„ 1 Nutzkm . . .	„	4,51	4,48
„ 1 Achskm . . .	„	0,1933	0,1907
Von den Transporteinnahmen kommen:			
auf Personenverkehr	%	44,39	44,55
„ Güterverkehr	„	55,61	55,45
In Prozenten der Betriebseinnahmen entfallen auf Transporteinnahmen	„	94,94	94,72
Von den Einnahmen aus dem Güterverkehr entfielen auf Güter aller Art:			
in Prozenten der Gesamteinnahme	„	89,90	89,47
auf die Tonne	Frcs.	4,76	4,95
„ das Tonnenkilometer . . .	Cts.	8,57	8,75

Die Betriebseinnahmen ergaben für		Personenverkehr 1900	Personenverkehr 1901	Güterverkehr 1900	Güterverkehr 1901
1 Bahnkm	Frcs.	15 516	15 356	19 440	19 112
1 Zugkm	„	2,60	2,56	2,55	2,52
1 Achskm	Cts.	23,40	22,99	15,65	15,42
1 Person	Frcs.	0,95	0,97	—	—
1 Personenkm	Cts.	4,93	4,82	—	—
1 Tonne	Frcs.	—	—	4,76	4,90
1 Tonnenkm	Cts.	—	—	9,31	9,53
1 „ für Güter aller Art	„	—	—	8,57	8,75

[1]) Mit Gepäck und Vieh.

Digitized by Google

		1900	1901
Im Personenverkehr entfielen (in Prozenten der Gesamteinnahme):			
auf die I. Klasse	%	8,32	8,03
„ „ II. „	„	31,30	30,26
„ „ III. „	„	60,38	61,71
Die Betriebsausgaben stellten sich wie folgt:			
es betrugen:			
die reinen Betriebskosten . .	Frcs.	73 121 862	77 164 628
verschiedene Ausgaben[1]) . .	„	10 450 938	10 306 268
Gesamtausgaben	Frcs.	83 572 800	87 470 896
in Proz. der Gesamteinnahme	%	58,81	62,51
Von den reinen Betriebskosten entfallen:			
auf allgemeine Verwaltung . . .	%	5,09	4,73
„ Bahnunterhaltung u. Aufsicht	„	19,21	19,78
„ Verkehrs- und Zugdienst . .	„	31,60	30,30
„ Fahrdienst	„	44,10	45,19
Die reinen Betriebskosten betrugen in Prozenten:			
der Gesamtausgaben	%	87,49	88,22
„ Transporteinnahmen . . .	„	54,20	58,22
Die Gesamtausgaben ergaben:			
für 1 Bahnkm	Frcs.	21 654	22 746
„ 1 Nutzkm	„	2,65	2,80
„ 1 Achskm	Cts.	11,37	11,92
Der Überschuß (der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben) ergab:			
überhaupt	Frcs.	58 526 223	52 463 328
für 1 Bahnkm	„	15 164	13 642
„ 1 Zugkm	„	1,99	1,79
„ 1 Nutzkm	„	1,86	1,68
„ 1 Achskm	Cts.	7,96	7,15
in Prozenten der Gesamteinnahme	%	41,19	37,49

[1]) Für Pacht- und Mietzinsen, Verlust an Hülfsgeschäften, sonstige Ausgaben.

Digitized by Google

Der Reinertrag[1]) und dessen Verhältnis zum Anlagekapital stellt sich, wie folgt:	1900	1901
Kapital im Jahresdurchschnitt . Frcs.	1 313 473 358	1 357 255 194
Ertrag . . . . . „	49 381 098	40 772 919
in Prozenten des Kapitals . . %	3,760	3,004

6. Unfälle.

Es betrug:	1900	1901
die Zahl der Entgleisungen	42	48
„ „ „ Zusammenstöße	32	14
„ „ „ sonstigen Unfälle	864	729
überhaupt . .	938	791

Es wurden	1900		1901	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	7	62	6	50
Bahnbedienstete	23	699	23	612
Sonstige Personen	25	30	27	18
zusammen . .	55	791	56	680
	846		736	
außerdem durch Selbstmord und Selbstmordversuch	18	1	10	—

[1]) Für die Gewinn- und Verlustrechnung ergaben sich:

	1900	1901
Einnahmen . . . . . Frcs.	67 942 662	66 350 992
Ausgaben . . . . . „	18 561 564	25 578 073
Überschuß Frcs.	49 381 098	40 772 919

Digitized by Google

Es wurden	1900		1901	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Getötet oder verletzt:				
Reisende:				
auf 1 000 000 Reisende . .	0,11	0,99	0,10	0,82
„ 10 000 000 Personenkm .	0,06	0,50	0,05	0,41
Bahnbedienstete:				
auf 100 000 Lokomotivkm .	0,06	1,91	0,06	1,68
„ 1 000 000 Achskm . . .	0,03	0,95	0,03	0,83
Dritte Personen:				
auf 100 Bahnkm	0,65	0,78	0,70	0,67

7. Personal.

	1900	1901
Zahl der beschäftigten Personen:		
bei der allgemeinen Verwaltung . .	1 163	1 179
„ „ Bahnunterhaltung und Aufsicht	7 856	8 157
„ dem Expeditions- und Zugdienst .	11 508	11 636
„ „ Fahrdienst und den Werkstätten	8 000	8 091
überhaupt . .	28 527	29 063
(davon auf Personalkonto)	(20 197)	(20 488)
außerdem noch bei Nebengeschäften .	147	149
insgesamt .	28 674	29 312
Auf 1 Bahnkm kommen:		
im Betriebsdienst beschäftigte Personen	7,38	7,40

Digitized by Google

Die Gotthardbahn im Jahre 1902.[1]

1. Bahnlänge.

Die Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Strecken beträgt wie im Vorjahr im Durchschnitt 276 km.

2. Anlagekapital.

Am 31. Dezember 1902 betrug das Anlagekapital der Gotthardbahn:

an Beihülfen	119 000 000	Frcs.
„ Aktienkapital	50 000 000	„
„ Obligationen	118 725 000	„
zusammen .	287 725 000	Frcs.
dazu an Baufonds (aus Fondszinsen) . .	1 114 902	„
überhaupt .	288 839 902	Frcs.
es wurden verwendet .	296 438 635	„
die Kapitalrechnung schließt somit am 31. Dezember 1902 mit einem Passivsaldo-Vortrag von	7 598 733	Frcs.[2]

3. Finanzielle Ergebnisse.

Einnahmen	1901		1902	
	überhaupt Frcs.	in %	überhaupt Frcs.	in %
aus Personenverkehr	8 006 231	38,63	8 118 180	38,03
„ Gepäck- und Güterverkehr .	11 765 675	56,76	12 268 633	57,48
Verkehrseinnahmen .	19 771 906	95,39	20 386 813	95,51
aus verschiedenen Quellen . . .	956 024	4,61	957 413	4,49
Gesamteinnahmen . .	20 727 930	100,00	21 344 226	100,00

[1] Vgl. Die Gotthardbahn im Jahre 1901, Archiv 1902 S. 1262 ff. Die nachstehenden Angaben sind dem einunddreißigsten Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn, umfassend das Jahr 1902, — Luzern 1903 — entnommen.

[2] Einschließlich 5 849 460 Frcs. für noch unvollendete Bauobjekte.

Digitized by Google

Von der Verkehrseinnahme kommen durchschnittlich im Jahre 1902 (gegenüber 1901):

auf 1 Bahnkm (rund) . . .	73 865	(71 637)	Frcs.
„ 1 Zugkm	6,24	(6,18)	„
„ 1 Tag (rund)	55 854	(54 170)	„ .

Das Betriebsjahr hat ein befriedigendes Ergebnis geliefert.

Gegenüber dem Vorjahr sind die Transporteinnahmen um 3,11 % gestiegen.

Das Monatserträgnis stellte sich im Jahre 1902:

am höchsten im April	auf . .	2 080 092	Frcs.
„ niedrigsten „ Januar	„ . .	1 186 076	„ .

Die monatliche Durchschnittseinnahme ergab im Jahre 1902:
1 698 901 Frcs. (gegen 1 647 659 Frcs. im Jahre 1901).

Die Einnahme im Personenverkehr betrug im Jahre 1902 (gegenüber 1901):

für 1 Bahnkm (rund) . . .	29 414	(29 008)	Frcs.
„ 1 Person	2,93	(3,05)	„
„ 1 Personenkm.	6,19	(6,27)	Cts.

Jeder Reisende durchfuhr durchschnittlich 47,31 km (gegen 48,63 km im Vorjahr).

Im Frachtgutverkehr (Güter aller Art) betrug die Einnahme im Jahre 1902 (gegenüber 1901):

für 1 Bahnkm (rund) . . .	39 526	(38 116)	Frcs.
„ 1 Gütertonne	10,29	(10,69)	„
„ 1 Gütertonnenkm . . .	7,28	(7,31)	„ .

Jede Gütertonne durchfuhr 141,39 km (gegen 146,16 km im Vorjahr).

Die Gesamteinnahme[1]) ergab für 1902 (gegen 1901):

für 1 Bahnkm (rund) . . .	77 334	(75 101)	Frcs.
„ 1 Zugkm	6,53	(6,47)	„
„ 1 Lokomotivkm	4,55	(4,53)	„ .

Die Ausgaben betrugen im Jahre 1902 (gegenüber 1901):

überhaupt	11 872 153	(11 642 185)	Frcs.

Davon entfielen (in Prozenten):	1901	1902
auf allgemeine Verwaltung	4,97 %	5,05 %
„ Bahnunterhaltung usw.	18,37 „	18,64 „
„ Stations-, Expeditions- und Zugdienst	23,62 „	23,95 „
„ Fahrdienst	41,77 „	40,79 „
	88,73 „	88,43 %
„ verschiedene Ausgaben	11,27 „	11,57 „ .

[1]) Einschließlich der Einnahmen aus verschiedenen Quellen.

Digitized by Google

Die Ausgabe betrug:		1901	1902
für 1 Bahnkm	Frcs.	42 181,83	43 015,05
„ 1 Zugkm	„	3,6361	3,6333
„ 1 Nutzkm	„	3,0319	3,0065
„ 1 Lokomotivkm	„	2,5428	2,5329
„ 1 Wagenachskm	Cts.	11,82	11,61
„ 1 Rohtonnenkm	„	1,80	1,74
in Prozenten der Betriebseinnahme	%	56,17	55,62
„ „ „ Transporteinnahme	„	58,38	58,23

Der Überschuß ergab 9 472 072 Frcs. (gegen 9 085 745 Frcs. im Vorjahr).

An Dividende sind verteilt 6,8 %, wie im Vorjahr.

4. Rollmaterial und dessen Leistungen.

Am 31. Dezember 1902 waren im Bestand:

153 Lokomotiven (mit 480 Triebachsen),
269 Personenwagen („ 684 Achsen und 10 565 Plätzen),
48 Gepäckwagen („ 108 „ „ 342 t Ladegewicht),
1 761 Güterwagen („ 3 522 „ „ 22 366 „ „),
71 Dienstwagen („ 142 „ „ 730 „ „).

Die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen (in Prozenten der Gesamtzahl) ergab:

	1901	1902
für die I. Klasse	22,13 %	23,73 %
„ „ II. „	31,14 „	31,25 „
„ „ III. „	36,48 „	35,58 „
durchschnittlich	32,47 %	32,43 %.

Die Ausnutzung der Tragkraft der Güterwagen betrug 35,09 % (gegen 35,16 % im Vorjahr).

Das Eigengewicht der Wagen ergab im Jahre 1902:

für 1 Personenwagen . . . . . 16,16 t
„ 1 Gepäckwagen . . . . . 13,10 „
„ 1 Güterwagen . . . . . 7,42 „
„ 1 Dienstwagen . . . . . 4,98 „.

Digitized by Google

Die Leistungen der Betriebsmittel auf den eigenen Linien in fahrplanmäßigen und Sonderzügen betrugen:[1])

	1901[2])	1902
an Zugkm	3 201 812	3 267 549
„ Achskm	98 516 592	102 229 542
„ Rohtonnenkm	646 781 640	681 435 780
„ Reintonnenkm	156 837 367	163 643 949

Die Gesamtausgabe für den Fahrdienst (ohne Abzug der Rückvergütungen) betrug im Jahre 1902 (gegen 1901):

für 1 Lokomotivkm . . . 101,558 (105,032) Cts.
„ 1 Wagenachskm . . . 4,6259 (4,8470) „
„ 1 Rohtonnenkm . . . 0,6948 (0,7388) „ .

5. Verkehrsverhältnisse.

a) Personenverkehr:

		1901	1902
Zahl der beförderten Personen . .	Anz.	2 627 409	2 773 084
davon in I. Klasse	%	4,68	4,60
„ „ II. „	„	22,38	21,12
„ „ III. „	„	72,94	74,28
Zahl der geleisteten Personenkm .	Anz.	127 774 358	131 198 396
davon in I. Klasse	%	10,98	11,00
„ „ II. „	„	30,43	30,39
„ „ III. „	„	58,59	58,61
Gesamteinnahme	Frcs.	8 006 231	8 118 180
davon in I. Klasse	%	22,10	22,34
„ „ II. „	„	36,29	36,04
„ „ III. „	„	41,61	41,62
Durchschnittliche Einnahme für 1 Person:			
in I. Klasse	Frcs.	14,41	14,23
„ II. „	„	4,94	4,99
„ III. „	„	1,74	1,64
Auf 1 Personenkm entfallen . . .	Cts.	6,27	6,19

[1]) Nach Abzug der Leistungen für die Materialzüge und auf der Strecke Schweizer Grenze bis Luino.

[2]) Berichtigte Angaben.

Digitized by Google

Die durchschnittl. Fahrt eines Reisenden betrug:	1901	1902
in I. Klasse . . . . . km	114,22	113,29
„ II. „ . . . . . „	66,12	68,08
„ III. „ . . . . . „	39,06	37,32

Der Ertrag aus dem Personenverkehr ist gegen das Vorjahr um 1,40 % gestiegen.

b) Güterverkehr.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen ist von 984 264 auf 1 059 845 gestiegen. Unter den Haupttransportartikeln kommen hinsichtlich des Gewichtes auf Lebens- und Genußmittel 35,39 %, auf Metallwaren 15,24 % und auf Baumaterialien 15,05 % der Transportmenge.

Von den beförderten Gütern entfallen (in Prozenten der Gesamttonnenzahl) nach den 4 Haupttarifklassen:

	1901	1902
auf Eilgut . . . . . %	5,09	4,70
„ Stückgüter . . . . . „	5,02	4,95
„ gewöhnliche Wagenladungsgüter „	25,29	25,15
„ Ausnahmetarifgüter . . . . . „	64,60	65,20

Der Hauptverkehr erstreckte sich im Jahre 1902 (1901):
auf Italien—Schweiz mit . . . . . 306 963 t (297 926 t),
„ Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich—Italien mit . . . 227 336 „ (224 574 „).

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind um 3,70 % gestiegen.

Der Durchschnittsertrag für 1 tkm ist dagegen von 7,31 Cts. auf 7,28 Cts. zurückgegangen.

6. Unfälle.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden statt:
1 Entgleisung auf einer Station,
— Zusammenstoß,
77 sonstige Unfälle.

Dabei wurden:
4 Bahnbedienstete (1 Postangestellter) sowie 1 fremde Person getötet und
69 Bahnbedienstete und 2 Reisende verletzt.

Durch Selbstmord fanden 2 Personen den Tod.

Digitized by Google

7. Personalbestand.

Im Jahresdurchschnitt waren an Betriebsbeamten und Arbeitern beschäftigt:

	1901	1902
bei der allgemeinen Verwaltung	175	177
„ „ Bahnaufsicht und Unterhaltung .	1 062	1 024
beim Stations-, Expeditions- und Zugdienst	1 116	1 137
„ Maschinendienst	527	522
„ Werkstättendienst	581	568
bei Gasanstalten	7	7
zusammen . .	3 468	3 435
Davon waren:		
Betriebsbeamte	1 814	1 860
Arbeiter im Tagelohn.	1 654	1 575
Es kamen auf 1 Bahnkilometer:		
an Betriebsbeamten	6,57	6,74
„ Arbeitern	5,99	5,70
zusammen . .	12,56	12,44

Digitized by Google

Die belgischen Eisenbahnen

in den Jahren 1900 und 1901.[1])

A. Vom Staate betriebene Bahnen.

1. Längen.

		1900	1901
Betriebslänge am Jahresschluß . .	km	[2]) 4 060,083	[2]) 4 048,489
davon für Güterverkehr allein .	„	174,510	173,205
Mittlere Betriebslänge	„	4 060,083	4 048,489
Doppelgleisig waren am Jahresschluß	„	1 592,222	1 622,261

2. Anlagekapital.

Das Anlagekapital betrug am 31. Dezember:		1900	1901
für Herstellungskosten	Frcs.	1 532 057 535	1 560 139 510
„ Betriebsmittel	„	409 232 431	448 111 271
„ Bauzinsen	„	22 333 730	23 420 311
Gesamtanlagekapital	„	1 963 623 696	2 031 671 092
davon die Kosten der im Bau begriffenen Linien, Erlöse u. a. .	„	34 243 343	48 526 082
Bleibt Anlagekapital der Betriebsstrecken	„	1 929 380 353	1 983 145 010

[1]) Nach dem Bericht des belgischen Eisenbahnministers an die Kammern Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Téléphones et Marine; compte rendu des opérations pendant l'année 1901. Brüssel 1902.

[2]) Darunter 3 764,361 km (1900 : 3 776,155 km) dem Staate eigentümlich gehörende, 244,266 km (1900 : 244,266) gepachtete und 39,662 km gemeinschaftlich mit Privatbahnen betriebene Strecken. Die Verminderung der Betriebslänge gegen das Vorjahr beruht auf Neuvermessung, Verlegung oder Aufhebung einzelner Linien. Sonstige Abweichungen in den Zahlenangaben gegen die letzte Veröffentlichung, vgl. Archiv 1902 S. 1101 ff., beruhen auf neueren Mitteilungen.

Digitized by Google

Das mittlere Anlagekapital verzinste sich durch die Reinüberschüsse

in 1900 bei 1 905 211 938 Frcs. mit 3,35 %,
„ 1901 „ 1 956 137 370 „ „ 3,24 „.

8. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Es waren vorhanden:	1900	1901
Lokomotiven (mit Dampfwagen und elektrischen Motorwagen) . . . Stck.	2 756	2 886
Tender . . . . . „	1 834	1 909
Fahrzeuge zum Einstellen in Personenzüge[1]) . . . . . „	7 155	7 613
darunter Personenwagen (einschl. Dampfwagen) . . . . . „	5 211	5 448
Fahrzeuge für Güterzüge[2]) . . . . „	62 700	64 848
darunter gewöhnliche Güterwagen „	61 717	62 147
Sonstige Wagen . . . . . „	1 522	1 508
darunter Bahnwagen . . . . . „	146	140
Privatwagen waren zum Verkehr zugelassen . . . . . „	736	817
Die Leistungen der Betriebsmittel ergaben:		
an Nutzkilometern:		
von eigenen Lokomotiven	64 483 951	65 477 774
„ fremden „	297 268	299 133
an Lokomotivkilometern:		
von eigenen Lokomotiven	83 003 951	84 935 108
„ fremden „	321 001	324 664
an Zugkilometern:		
von eigenen Zügen	58 975 600	59 653 763
„ fremden „	296 862	298 904
zusammen	59 272 462	59 952 667

[1]) Personenwagen, Gepäckwagen, bedeckte Güterwagen, Equipagen und Pferdewagen u. dgl.

[2]) Gepäckwagen, gewöhnliche Güterwagen.

Digitized by Google

Der durchschnittliche Zugverkehr der Staatsbahnzüge ergab:	1900	1901
an Zugkilometern:		
in Personenzügen	34 189 677	34 177 879
„ Güterzügen[1])	24 785 923	25 475 884
geleistete Zugkilometer überhaupt:[2])		
in Personenzügen . . . . . km	33 964 530	33 974 551
„ Güterzügen . . . . . „	24 439 837	24 614 154

Über die Anzahl der geleisteten Wagen- und Wagenachskilometer in Personen- und Güterzügen, über die Stärke der Züge und die von ihnen durchlaufenen Wegestrecken, über die Anzahl der Plätze der Personenwagen und die Ladefähigkeit der Güterwagen sowie deren Ausnutzung sind in dem amtlichen Bericht für 1901 Angaben nicht gemacht worden.

4. Verkehr.

Die Ergebnisse des Personenverkehrs der belgischen Staatsbahnen in 1901 (1900) sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

		I.	II.	III.	zusammen
		Klasse			
Anzahl der Reisenden . .	1900	367 140	13 938 730	108 593 499	[3])122 899 369
	1901	347 021	14 214 097	109 072 120	[3])123 633 238
in Prozenten	1900	0,30	11,34	88,36	—
	1901	0,28	11,50	88,22	—
Personenkilometer . .	1900	33 942 543	507 798 483	2 176 928 081	2 718 669 107
	1901	32 835 218	511 078 612	2 202 574 494	2 746 488 324
jeder Reisende hat durchschn. zurückgelegt . km	1900	91,92	36,06	19,82	21,87
	1901	94,62	35,96	20,19	22,21

[1]) Mit Arbeitszügen.

[2]) Von eigenen und fremden Wagen auf eigener Bahn.

[3]) Außerdem wurden noch auf der elektrischen Bahn Mons—Boussu im Jahre 1900 = 810 677 Reisende und im Jahre 1901 = 821 163 Reisende befördert.

Digitized by Google

		I.	II.	III.	zusammen
		Klasse			
Erzielte Einnahmen (Frcs)	1900	2 846 251	21 954 743	43 367 191	68 168 185
	1901	2 548 674	21 583 480	44 028 047	68 160 201
in Prozenten	1900	4,17	32,21	63,62	—
	1901	3,74	31,66	64,60	—
durchschnittl. für eine Person . . . (Frcs.)	1900	7,75	1,58	0,40	0,55
	1901	7,34	1,52	0,40	0,55

Auf Einzelkarten fuhren 14 729 213 (15 071 800), auf Rückfahrkarten 42 570 978 (41 744 066) und auf Abonnements-, Schüler- und Arbeiterkarten usw. 66 333 047 (66 083 503) Reisende.

Die Anzahl der beförderten Reisenden gegen ermäßigte Fahrpreise (Zeitkarten, Rückfahrkarten usw.) betrug 88,09 % (87,74 %).

Der Abonnementsverkehr stellte sich, wie folgt:

Jahr	Beförderte Personen			Einnahme (Frcs.)		
	Reisende überhaupt	Schüler (étudiants)	Arbeiter	Reisende überhaupt	Schüler	Arbeiter
1900	11 138 760	3 245 742	48 222 239	8 091 652	439 887	5 906 227
1901	12 081 962	3 415 226	47 417 175	8 906 836	459 449	5 740 616

Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug:	1900	1901
für den Reisenden überhaupt . . km	38,58	38,77
„ Schüler . . . . . „	12,95	13,27
„ Arbeiter . . . . . „	17,20	17,26

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 33,11 (33,93 %) der Gesamteinnahme.

Die beförderten Güter sind in dem amtlichen Bericht teils nach der Stückzahl, teils nach dem Gewicht aufgeführt; eine übersichtliche Zusammenstellung des Güterverkehrs ist daher nicht angängig.

Digitized by Google

5. Finanzielle Ergebnisse.

		1900	1901
a) Betriebseinnahmen:			
für Fahrscheine, Bahnsteigkarten[1]) usw.	Frcs.	68 799 943	68 746 502
„ Gepäck	„	2 157 524	2 032 531
„ Stückgut (petites marchandises)	„	13 835 679	13 766 182
„ Frachtgut (grosses „)	„	117 799 075	117 035 924
„ Geldsendungen usw.	„	356 262	354 825
„ Kutschen	„	88 821	88 463
„ Vieh und Pferde	„	2 197 332	2 187 946
sonstige Einnahmen	„	3 861 732	3 434 887
Verkehrseinnahmen[2]) im ganzen	„	209 096 368	207 647 260
b) Verschiedene andere Einnahmen	„	97 943	121 297
Gesamteinnahme	„	209 194 311	207 768 557
Der Betriebskoeffizient stellte sich wie folgt:			
Betriebseinnahmen	Frcs.	204 248 863	202 953 391
Betriebsausgaben	„	140 428 195	139 587 583
Betriebskoeffizient	%	67,13	67,18

Einen Überblick über die hauptsächlichsten statistischen Betriebsergebnisse des Staatsbahnnetzes nach Verkehrseinheiten bietet nachstehende Zusammenstellung:

Es betrugen		Einnahmen	Ausgaben	Überschuß
für 1 Betriebskm (rund) Frcs.	1900	51 525	34 967	16 557
„	1901	51 320	34 712	16 608
„ 1 Zugkm „	1900	3,5818	2,4308	1,1510
„	1901	3,5282	2,3864	1,1418
und zwar:				
in Personenzügen „	1900	2,2652	—	—
„	1901	2,2427	—	—
„ Güterzügen „	1900	5,4076	—	—
„	1901	5,3057	—	—
„ 1 Lokomotivkm (vor Zügen) „	1900	3,2367	2,2149	1,0488
„	1901	3,1915	2,1587	1,0328

[1]) Für Bahnsteigkarten 1900 = 233 341 Frcs. und 1901 = 234 209 Frcs.

[2]) Davon entfielen:

	1900	1901
auf den Binnenverkehr	65,35 %	66,01 %
„ „ gemischten Verkehr	8,84 „	8,94 „
„ „ internationalen Verkehr	25,81 „	25,05 „

Digitized by Google

6. Personal.

	1900	1901
Beamte und Angestellte	9 002	8 974
Unterbeamte	2 143	2 126
Arbeiter	50 989	50 737
zusammen	62 134	61 837
Gegen das Vorjahr	+ 2 908	— 297

B. Von Privatgesellschaften betriebene Bahnen.

1. Längen.

Die Gesamtbetriebslänge betrug am 31. Dezember 1901:
587,296 km (darunter 85,595 km[1]) gemeinschaftliche Strecken).

Davon auf belgischem Gebiet	530,998 km,	
„ „ fremdem „	56,298 „ ,	
doppelgleisig waren	138,179 „ ,	(26,02 %).
dem Personen- und Güterverkehr dienten . . .	585,255 „ ,	(99,65 „).
„ Güterverkehr allein „ . . .	2,041 „ ,	(0,35 „).

2. Betriebsmittel.

Bestand am 31. Dezember:	1900	1901
an Lokomotiven . . . . . Stck.	283	285
„ Tendern . . . . . „	192	196
„ Dampfwagen . . . . . „	10	8
„ Personenwagen . . . . . „	422	427
„ Gepäckwagen . . . . . „	222	222
„ Güterwagen . . . . . „	6 452	6 749
„ sonstigen Wagen . . . . . „	29	25

[1]) Die gemeinschaftlichen Strecken sind für jede der beteiligten Gesellschaften einmal in Rechnung gestellt.

Digitized by Google

	1900	1901
Auf 1 km kommen:		
an Lokomotiven . . . . . Stck.	0,50	0,51
„ Personenwagen . . . . . „	0,71	0,72
„ Güterwagen . . . . . „	10,98	11,49
„ Gepäckwagen . . . . . „	0,37	0,37
„ sonstigen Wagen . . . . . „	0,05	0,04
An Zugkilometern wurden geleistet:		
von Personenzügen	3 521 318	3 545 472
„ Güterzügen	1 815 964	1 812 858
„ gemischten Zügen	628 447	585 523
im ganzen	5 965 729	5 943 853
davon auf belgischen Strecken . .	5 909 378	5 887 807

8. Verkehr.

		I.	II.	III.	überhaupt
		Klasse			
Es wurden Personen befördert:					
im ganzen	1900	499 815	2 056 484	12 871 742	15 428 041
	1901	377 610	1 934 861	13 028 704	15 341 175
in Prozenten	1900	3,24	13,33	83,43	—
	1901	2,46	12,61	84,93	—
Die Einnahme dafür betrug:					
im ganzen . . . . . Frcs.	1900	1 132 247	2 494 930	4 966 970	8 594 147
	1901	706 843	1 912 466	5 022 177	7 641 486
in Prozenten . . . . . %	1900	13,17	29,03	57,80	—
	1901	9,25	25,03	65,72	—
Die Einnahme im Personenverkehr beträgt in Prozenten der Gesamteinnahme . . . . . %	1900	—	—	—	30,35
	1901	—	—	—	28,96

Auf 1 km Betriebslänge entfallen:	1900	1901
Reisende . . . . . Anz.	26 270	26 122
Einnahme . . . . . Frcs.	14 634	13 011

Digitized by Google

Die beförderten Güter sind in dem amtlichen Bericht teils nach dem Gewicht, teils nach der Stückzahl aufgeführt; eine übersichtliche Zusammenstellung ist daher nicht möglich.

4. Finanzielle Ergebnisse.

		1900	1901
a) Betriebseinnahmen:			
für Fahrscheine, Bahnsteigkarten usw.	Frcs.	8 594 147	7 641 486
„ Gepäck	„	398 921	309 696
„ Stückgut (petites marchandises)	„	1 560 743	1 366 352
„ Frachtgut (grosses „)	„	14 884 487	14 515 805
„ Geldsendungen usw.	„	35 001	27 275
„ Kutschen	„	21 294	16 867
„ Vieh und Pferde	„	121 404	114 267
Verkehrseinnahmen im ganzen	„	25 615 997	23 991 748
b) Verschiedene andere Einnahmen	„	2 514 079	2 393 639
Gesamteinnahme	„	28 130 076	26 385 387
Betriebsausgabe	„	11 828 518	11 929 329
Reinertrag	„	16 301 558	14 456 058
Verhältnis der Ausgabe zur Einnahme	%	42,05	45,21
Einnahme für 1 Betriebskm (rund)	Frcs.	47 898	44 927
Ausgabe „ 1 „ („)	„	20 141	20 312
Einnahme „ 1 Zugkm („)	„	4,7152	4,4391
Ausgabe „ 1 „ („)	„	1,9827	2,0070
Der Überschuß ergab (rund):			
auf 1 Betriebskm	„	27 757	24 615
„ 1 Zugkm	„	2,7325	2,4321
Von der Gesamteinnahme entfallen:			
auf Personenverkehr	%	30,55	28,96
„ Gepäckverkehr	„	1,42	1,17
„ Stück- und Frachtgutverkehr	„	58,46	60,20
„ Geldsendungen, Kutschen und Vieh	„	0,63	0,60
„ sonstige Einnahmen	„	8,94	9,07

Digitized by Google

Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 6,20 % zurückgeblieben, die Ausgaben um 0,85 % gestiegen und der Überschuß um 11,32 % geringer ausgefallen.

5. Personal.

	1900	1901
Beamte und Angestellte	1 337	1 334
Unterbeamte und Arbeiter	4 198	4 281
zusammen	5 535	5 615

C. Unfälle bei den Staats- und Privatbahnen.

Es verunglückten im Jahre 1901	Staatsbahnen		Privatbahnen	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) beim Betrieb (Zugunfälle):				
Reisende	—	50	2	40
Bahnbedienstete	2	38	—	4
zusammen .	2	88	2	44
b) durch eigenes Verschulden:				
Reisende	7	145	2	6
Bahnbedienstete	46	946	4	60
sonstige Personen (mit Selbstmördern)	54	59	14	15
zusammen .	107	1 150	20	81
insgesamt . . .	109	1 238	22	125
dagegen in 1900	127	1 685	16	56

Einen Überblick über die Art der Unfälle und die dabei verunglückten Personen auf den belgischen Staatsbahnen in 1900 und 1901 ergibt nachstehende Zusammenstellung:

Digitized by Google

Es entfielen	1900			1901		
	Zug-unfälle[1])	1 Unfall auf		Zug-unfälle[1])	1 Unfall auf	
		Betriebs-km	Zugkm		Betriebs-km	Zugkm
auf Personenzüge . .	51	79,0	661 289	48	84,8	707 808
„ Güterzüge . . .	59	68,3	420 100	57	70,5	442 294
zusammen . .	110	36,6	531 924	105	38,3	563 670

Die Zahl der Zugunfälle, bei denen Personen verunglückten, betrug im Jahre 1901: 25, wobei 2 Bahnbedienstete ihren Tod fanden, im Jahre 1900 dagegen = 36, wobei 5 Bahnbeamte getötet wurden.

Im Jahre 1901 betrug die Gesamtzahl der Verunglückten 1 316, sodaß auf 44 974 Zugkm eine verunglückte Person kam; im Jahre 1900 verunglückten insgesamt 1 771 Personen, das macht je 1 Person auf 33 039 Zugkilometer.

[1]) Entgleisungen und Zusammenstöße von Zügen.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande

im Jahre 1901.[1])

Am Schlusse des Jahres 1901 waren innerhalb der Grenzen des Königreichs überhaupt rund 2 819 km Eisenbahnen im Betrieb (gegen 2 771 km im Vorjahr).

Davon entfielen:

auf die Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen	1 562,6	km
„ „ Holländische Eisenbahngesellschaft	979,8	„
„ „ Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft	118,4	„
„ „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft	52,4	„
„ „ Lüttich-Mastricht'er „	—[2])	„
„ „ Mecheln-Terneuzen'er „	23,4	„
„ „ Gent-Terneuzen'er „	10,2	„
„ „ Nordfriesische Lokalbahngesellschaft (seit 22. April 1901 im Betrieb)	41,0	„
„ sonstige fremde Bahnstrecken rund	31,0	„
zusammen	2 818,8	km.

Davon waren 1 119,3 km doppelgleisig.

Die Betriebsergebnisse der Hauptbahnen des niederländischen Eisenbahnnetzes für 1901 sind in den folgenden Übersichten zusammengestellt:[3])

---

[1]) Vgl. Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1900, Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1111 ff.

Die nachfolgenden Angaben sind entnommen aus dem amtlichen Bericht: Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen over het jaar 1901. Uitgegeven door het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid. 's-Gravenhage 1902.

[2]) Die auf niederländischem Gebiet belegenen Linien der Lüttich-Mastricht'er Eisenbahngesellschaft sind am 1. Januar 1899 in die Verwaltung der Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen übergegangen.

[3]) Ueber Betriebskosten, Reinertrag, Anlagekapital, Verzinsung und dergl. enthält die amtliche Quelle keine Mitteilungen.

Digitized by Google

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahngesellschaften	Jahr	Die Einnahmen betrugen überhaupt in Tausend Gulden: im Personen- und Güter-Verkehr[1]	Zusammen	durchschnittl. für 1 km in Gulden: im Personen- und Güter-Verkehr[1]	Zusammen
1	Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen	1900	10 668	11 941	22 609	6 209	6 950	13 159
		1901	11 096	12 473	23 569	6 473	7 277	13 750
2	Holländische Eisenbahngesellschaft	1900	8 942	6 929	15 871	6 810	5 277	12 087
		1901	9 261	7 322	16 583	7 064	5 584	12 648
3	Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft	1900	724	628	1 352	6 467	5 605	12 072
		1901	790	731	1 521	6 636	6 139	12 775
4	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft	1900	339	385	724	3 357	3 812	7 169
		1901	343	400	743	3 396	3 966	7 362
5	Mecheln-Terneuzen'er Eisenbahngesellschaft	1900	191	423	614	Angaben fehlen		
		1901	194	485	679			
6	Nordfriesische Lokalbahngesellschaft	1901	46	13	59			
	überhaupt	1900	[2]20 864	20 306	41 170	6 373	6 129	12 502
		1901	21 730	21 424	43 154	6 622	6 448	13 070

[1]) Mit Gepäckverkehr.

[2]) Davon entfallen:

	1900	1901
	in Tausend Gulden	
auf I. Klasse	2 159	2 269
„ II. „	5 289	5 568
„ III. „	9 017	9 399
„ ermäßigte Fahrpreise	652	640
„ Zeitkarten u. dgl.	3 747	3 854

Digitized by Google

Die bewegten Plätze der Personenwagen waren in 1900 und 1901 auf den niederländischen Bahnen durchschnittlich in Prozenten, wie folgt, ausgenutzt:

	Name der Bahngesellschaften	1900	1901
		in Prozenten	
1	Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen . .	—	—
2	Holländische Eisenbahngesellschaft	20,69	22,91
3	Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft . .	29,00	30,00
4	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft . .	14,70	13,61
5	Mecheln-Terneuzen'er Eisenbahngesellschaft	—	—
6	Nordfriesische Lokalbahngesellschaft	—	38,91

Der Durchschnittsertrag für 1 Person und Kilometer betrug:

	1900	1901
	Cents	
in I. Klasse	3,3	3,1
„ II. „	2,5	2,3
„ III. „	1,7	1,5
für ermäßigte Fahrkarten . . .	1,3	1,4
überhaupt . .	2,4	2,2

Die nach dem amtlichen Bericht der Eisenbahnaufsichtsbehörde für 1901[1]) auf den niederländischen Eisenbahnen in 1901 vorgekommenen Unfälle und die dabei stattgehabten Personenverletzungen sind in der Übersicht auf S. 1304 zusammengestellt.

[1]) Verslag over het jaar 1901 door den Raad van Toesicht op de Spoorwegdiensten aan den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, uitgebracht ter voldoening aan het voorschrift van art 31 van het koninklijk Besluit van 13. December 1892 (Staatsblad No. 281). 's-Gravenhage 1902.

Digitized by Google

Übersicht der Länge, des Rollmaterials und der wesentlichsten

Laufende Nummer	Bezeichnung der Eisenbahngesellschaften	Betriebslänge am Jahresschluß	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Doppelgleisig	Vorhandene Betriebsmittel am Jahresschluß: Lokomotiven (einschl. Tenderlokomotiven)	Personenwagen: Anzahl	Personenwagen: Sitzplätze	Güter- und Viehwagen: geschlossene	Güter- und Viehwagen: offene
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		km	km	km	Stück	Anzahl	Sitzplätze		
1	Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen 1900	1 722	1 718	611	[4] 492	1 245	56 782	4 633	19[illegible]
	1901	1 720	1 714	611	538	1 337	61 437	5 054	5[illegible]
2	Holländische Eisenbahngesellschaft 1900	[1] 1 313	1 313	488	354	961	43 478	2 794	2[illegible]
	1901	[1] 1 310	1 311	488	360	976	44 573	3 014	2[illegible]
3	Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft 1900	112	112	23	35	60	3 132	106	[illegible]
	1901	120	119	21	34	71	3 868	106	[illegible]
4	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft . . 1900	[2] 101	101	—	19	40	1 741	214	[illegible]
	1901	101	101	—	19	40	1 742	289	[illegible]
5	Mecheln-Terneuzen'er Eisenbahngesellschaft . . 1900	[3] 67	67	—	17	37	1 852	71	[illegible]
	1901	67	67	—	18	39	2 053	78	[illegible]
6	Nordfriesische Lokalbahngesellschaft 1901	41	19	—	6	22	1 130	10	[illegible]
	zusammen in 1900	3 315	3 211	1 122	917	2 343	106 985	7 818	7[illegible]
	1901	3 359	3 331	1 120	975	2 485	114 803	8 551	8[illegible]

[1] Mit dem Trajekt Enkhuizen—Stavoren (= 22 km) und der Dampfstraßenbahn Haag—Scheveningen (9 km).

[2] Mit der deutschen Teilstrecke (48,5 km).

[3] Mit der belgischen Teilstrecke (44 km).

[4] Mit 19 Straßenbahnlokomotiven.

[5] Von eigenen und fremden Betriebsmitteln im eigenen Betrieb.

[6] Durch die —Zeichen wird angezeigt, daß Angaben fehlen.

[7] Davon entfielen in:

	1900	1901
	(in Tausenden)	
auf I. Klasse	1 459	1 570
„ II. „	6 595	7 391
„ III. „	21 814	23 803
„ ermäßigte Fahrpreise	1 068	1 069.

Digitized by Google

Betriebsergebnisse des niederländischen Eisenbahnnetzes in 1900 und 1901.

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Zurückgelegte[5])			Beförderte				Mittlerer Ertrag				Durchschn. Fahrt	
							für das		für die		einer	
Zug-km	Personen-	Güter-	Personen	Frachtgüter (ohne Gepäck, Fahrzeuge und Vieh)	Personen-km	tkm (Frachtgut)	Personen-km	tkm	Person	t Gut	Person	t Gut
	Wagenachskm											
Tausend km			Anzahl in Tausenden	t	Tausend km		Cents		fl.		km	
18 166	167431	366513	12 257	7 116,0	384 349	650 654	2,8	1,9	0,87	1,7	31,2	91,2
19 220	181809	384903	12 788	7 458,5	423 455	676 321	2,6	1,8	0,87	1,6	33,1	90,7
13 025	43 544	98 959	16 028	3 567,9	405 442	381 310	2,2	1,8	0,58	1,9	25,3	105,9
13 441	46 319	105910	17 911	3 841,4	477 700	418 393	1,9	1,7	0,52	1,9	26,6	108,9
1 239	4 231	7 633	1 171	358,8	36 538	23 532	1,9	2,4	0,62	1,7	31,2	66,0
1 515	5 426	8 014	1 430	460,3	43 243	31 614	1,4	2,1	0,44	1,5	30,2	68,7
710	2 620	3 254	563	317,4	16 763	12 203	2,0	2,9	0,60	1,1	29,8	38,2
744	2 927	3 657	560	345,0	17 353	12 906	2,0	3,0	0,61	2,1	31,0	37,4
484	[6])—	—	917	605,1	9 182	—	2,1	—	0,21	—	10,0	—
489	—	—	936	693,3	9 381	—	2,1	—	0,21	—	10,0	—
117	251	129	199	71,5	2 921	—	2,2	0,2	0,23	1,7	14,7	18,2
33 624	—	—	[7])30 936	11 965,2	[8])852 274	—	2,4	1,8	0,67	1,7	[9])27,5	—
35 526	—	—	33 824	12 870,0	974 053	—	2,2	1,8	0,64	1,7	28,8	—

[8]) Davon entfallen:

	1900	1901
	(in Tausenden)	
auf I. Klasse	64 990	72 830
„ II. „	210 659	242 287
„ III. „	526 597	613 765
„ ermäßigte Fahrpreise	50 028	45 171.

[9]) Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug:

	1900	1901
	(in Kilometern)	
in I. Klasse	44,3	46,4
„ II. „	31,9	32,8
„ III. „	24,1	25,8
zu ermäßigten Fahrpreisen	46,9	42,6

Digitized by Google

Name der Eisenbahngesellschaft	Zugunfälle			Beschädigte Personen										
				Reisende				Beamte				sonstige Personen (auf der Bahn)		
				beim Betrieb		durch eigenes Verschulden		beim Betrieb und Rangieren		durch eigenes Verschulden				
	Entgleisungen	Zusammenstöße	Sonstige Unfälle	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	Selbstmörder
1. Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen	36	12	40	1	12	2	6	14	34	—	5	12	8	5
2. Holländische Eisenbahngesellschaft	4	2	4	—	2	1	2	6	11	6	3	6	6	—
3. Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft . . .	3	1	5	—	1	—	1	—	3	—	2	1	1	—
4. Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Mecheln-Terneuzen'er Eisenbahngesellschaft . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
zusammen 1901	43	16	49	1	15	3	9	20	48	6	10	19	16	5
dagegen in 1900	47	22	32	2	13	2	2	20	48	7	3	24	15	6

Digitized by Google

Unfälle auf den französischen Eisenbahnen

in den Jahren 1899 und 1900.[1])

Die Anzahl und Art der Unfälle sowie die Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen auf den französischen Eisenbahnen (Haupt- und Lokalbahnen) in den Jahren 1899 und 1900 ergibt nachstehende Zusammenstellung:[2])

I. Anzahl und Art der Unfälle.

	Hauptbahnen		Lokalbahnen	
	1899	1900	1899	1900
Bei einer mittleren Betriebslänge von . . . . . km	37 494	38 109	4 366	4 583
Entgleisungen:				
auf der Strecke . . . Anzahl	70	59	—	—
in Stationen . . . . „	76	66	—	—
insgesamt . . . . . „	146	125	51	60
Zusammenstöße:				
auf der Strecke . . . „	22	15	—	—
in Stationen . . . . „	125	145	—	—
insgesamt . . . . . „	147	160	24	17

[1]) Siehe Archiv 1902 S. 884 u. ff. Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1898 und 1899.

[2]) Die Angaben sind den Documents divers, Paris 1901 und 1902 entnommen.

Digitized by Google

	Hauptbahnen		Lokalbahnen	
	1899	1900	1899	1900
Verschiedene Unfälle:				
auf der Strecke . . . Anzahl	1 405	1 120	—	—
in Stationen . . . . „	1 435	1 392	—	—
insgesamt . . . . . „	2 840	2 512	198	252
Zusammen:				
auf der Strecke . . . „	1 497	1 194	—	—
in Stationen . . . . „	1 636	1 603	—	—
insgesamt . . . . . „	3 133	2 797	273	329

II. Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen.

a) Reisende:				
beim Betrieb:				
getötet . . . . . Anzahl	20	36	—	1
verletzt . . . . . „	318	248	4	33
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:				
getötet . . . . . Anzahl	66	58	5	4
verletzt . . . . . „	146	127	6	6
zusammen a):				
getötet . . . . . „	86	94	5	5
verletzt . . . . . „	464	375	10	39
getötet wurden auf 1 Million:				
beförderte Personen . Anzahl	0,2140	0,2121	0,1988	0,1126
Personenkilometer . . „	0,0069	0,0067	0,0224	0,0133
Wagenkilometer . . . „	0,0139	0,0145	0,0641	0,0364
verletzt wurden auf 1 Million:				
beförderte Personen . Anzahl	1,1549	0,8236	0,3977	0,3754
Personenkilometer . . „	0,0376	0,0267	0,0448	0,1165
Wagenkilometer . . . „	0,0754	0,0581	0,1252	0,4334
b) Bahnbedienstete:				
beim Betrieb:				
getötet . . . . . „	15	11	3	2
verletzt . . . . . „	89	129	3	10

Digitized by Google

	Hauptbahnen		Lokalbahnen	
	1899	1900	1899	1900
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:				
getötet . . . . . Anzahl	231	303	9	3
verletzt . . . . . „	894	878	36	43
zusammen b):				
getötet . . . . . „	246	314	12	5
verletzt . . . . . „	983	1 007	39	53
auf 1 Million Wagenkm wurden:				
getötet . . . . . Anzahl	0,0399	0,0487	0,1537	0,0548
verletzt . . . . . „	0,1596	0,1560	0,4999	0,6015
c) Andere Personen:				
beim Betrieb:				
getötet . . . . . Anzahl	—	—	2	—
verletzt . . . . . „	7	44	1	—
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:				
getötet . . . . . Anzahl	243	270	15	36
verletzt . . . . . „	171	151	19	41
zusammen c):				
getötet . . . . . Anzahl	243	270	17	36
verletzt . . . . . „	178	196	20	41
Es wurden demnach im ganzen:				
beim Betrieb:				
getötet . . . . . Anzahl	35	47	5	3
verletzt . . . . . „	414	421	8	43
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:				
getötet . . . . . Anzahl	540	631	29	43
verletzt . . . . . „	1 211	1 156	61	90
zusammen:				
getötet . . . . . „	575	678	34	46
verletzt . . . . . „	1 625	1 577	69	133

Die Statistik über die Unfälle auf den französischen Hauptbahnen, die seit dem Jahr 1884 veröffentlicht wird, ist für die letzten fünf Jahre nachstehend im Zusammenhang aufgeführt.

Digitized by Google

Gesamtzahl der getöteten

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Reisende: beim Betrieb getötet	Reisende: beim Betrieb verletzt	Reisende: durch eigenes Verschulden oder aus anderen Ursachen getötet	Reisende: durch eigenes Verschulden oder aus anderen Ursachen verletzt	Reisende: zusammen getötet	Reisende: zusammen verletzt
1	2	3	4	5	6	7	8
1896	36 472	11	141	55	116	66	257
1897	36 934	9	180	59	114	68	294
1898	37 255	11	180	71	107	82	287
1899	37 494	20	318	66	146	86	464
1900	38 109	36	248	58	127	94	375

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Bahnbedienstete: beim Betrieb getötet	beim Betrieb verletzt	durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen getötet	durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen verletzt	zusammen getötet	zusammen verletzt	auf 1 000 000 Wagenkm getötet	auf 1 000 000 Wagenkm verletzt
1	2	15	16	17	18	19	20	21	22
1896	36 472	4	57	180	399	184	456	0,0333	0,0826
1897	36 934	8	87	240	385	248	472	0,0433	0,0852
1898	37 255	8	88	248	703	256	791	0,0427	0,1320
1899	**37 494**	**15**	**89**	**231**	**894**	**246**	**983**	**0,0399**	**0,1366**
1900	**38 109**	**11**	**129**	**303**	**878**	**314**	**1 007**	**0,0457**	**0,1466**

Anzahl und Art

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Entgleisungen: auf der Strecke	Entgleisungen: in Stationen	Entgleisungen: insgesamt	Zusammenstöße: auf der Strecke	Zusammenstöße: in Stationen	Zusammenstöße: insgesamt
1	2	3	4	5	6	7	8
1896	36 472	59	36	95	23	74	97
1897	36 934	62	48	110	11	102	113
1898	37 255	63	49	112	9	98	107
1899	37 494	70	76	146	22	125	147
1900	38 109	59	66	125	15	145	160

Digitized by Google

und verletzten Personen.

Reisende

getötet auf 1 000 000			verletzt auf 1 000 000		
beförderte Personen	gefahrene Kilometer		beförderte Personen	gefahrene Kilometer	
	Personenkm	Wagenkm		Personenkm	Wagenkm
9	10	11	12	13	14
0,1818	0,0059	0,0120	0,7080	0,0230	0,0466
0,1815	0,0059	0,0119	0,7845	0,0256	0,0516
0,2125	0,0069	0,0137	0,7483	0,0242	0,0479
0,2140	0,0069	0,0139	1,1548	0,0376	0,0754
0,2121	0,0067	0,0145	0,8236	0,0267	0,0581

Andere Personen						Zusammen					
beim Betrieb		durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen		insgesamt		beim Betrieb		durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen		insgesamt	
getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
—	—	201	93	201	93	15	198	436	608	451	806
6	7	201	124	207	131	23	274	500	623	523	897
—	7	211	122	211	129	19	275	530	932	549	1 207
—	7	243	171	243	178	35	414	540	1 211	575	1 625
—	44	270	151	270	195	47	421	631	1 156	678	1 577

der Unfälle.

Verschiedene Unfälle			Zusammen			Jahr	Mittlere Betriebslänge km
auf der Strecke	in Stationen	insgesamt	auf der Strecke	in Stationen	insgesamt		
9	10	11	12	13	14	1	2
1 072	807	1 879	1 154	917	2 071	1896	36 472
693	858	1 551	766	1 008	1 774	1897	36 934
1 202	1 211	2 413	1 274	1 358	2 632	1898	37 255
1 405	1 435	2 840	1 497	1 636	3 133	1899	37 494
1 120	1 392	2 512	1 194	1 603	2 797	1900	38 109

Digitized by Google

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika

in den Jahren 1899/1900 und 1900/1901.

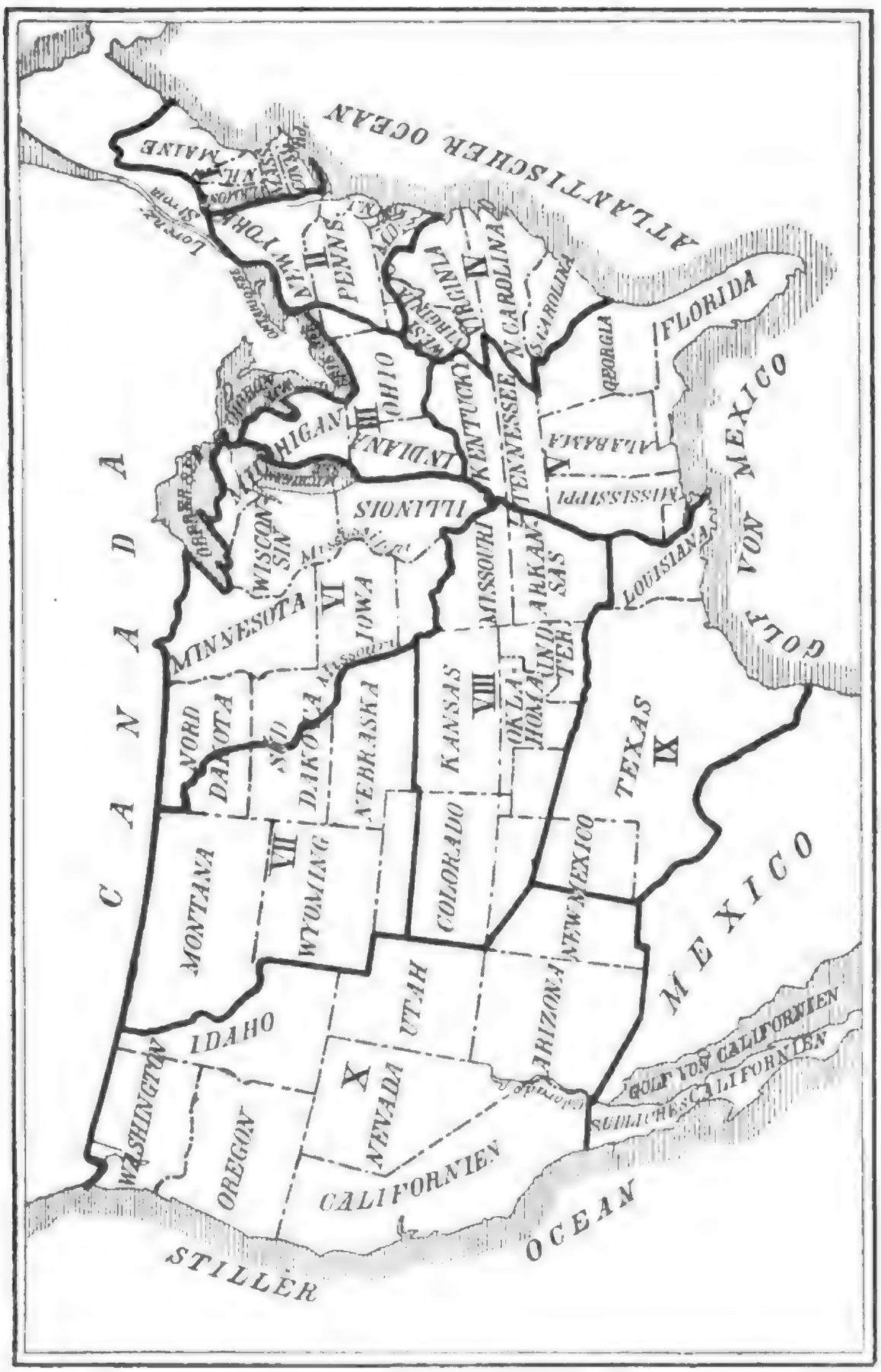
Die Ergebnisse des Betriebes der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1900/1901 sind nach dem Jahresbericht des Bundesverkehrsamtes in Washington[1]) wiederum günstige, wenn sie auch die des Vorjahres,[2]) das nach der schlechten Periode 1893/94 bis 1896/97 das beste war, nicht ganz erreicht haben. Die Zahl der bankrotten Eisenbahnen ist weiter, von 52 auf 45, gesunken, ihre Gesamtlänge betrug nur noch 2497 Meilen. 3891 Meilen Eisenbahnen sind neu eröffnet worden, so daß das Bahnnetz der Vereinigten Staaten am Schlusse des Jahres 1900/1901 einen Umfang von 197 237 Meilen = 317 354 km hatte. Die Betriebsmittel sind um 101 916 Stück, das Personal um 53 516 Köpfe vermehrt worden. Die Ausrüstung der Betriebsmittel mit Zugbremsen und Selbstkupplern hat weitere Fortschritte gemacht, so daß nur noch $^1/_4$ mit Zugbremsen und nur $^3/_{100}$ mit Selbstkupplern auszurüsten sind. Das Gesamtanlagekapital hat sich um 197 Millionen Dollars vermehrt; das Bundesverkehrsamt weist auch in diesem Jahre darauf hin, daß die Vermehrung durch die Erweiterung des Bahnnetzes allein nicht genügend begründet wird, wenn sie auch nicht in solchem Maße wie im Vorjahr stattgefunden hat. Im Personenverkehr ist gegen das Vorjahr eine Steigerung um 30 Millionen Personen und 1 315 Millionen Personenmeilen, im Güterverkehr eine Abnahme von 12 Millionen Tonnen, dagegen eine Zunahme von 5 498 Millionen Tonnenmeilen eingetreten, während im Vorjahr die Verkehrszunahme im Güterverkehr 142 Millionen Tonnen und 17 932 Millionen Tonnenmeilen betrug. Die Unfallstatistik, die gegen die Vorjahre eine eingehendere Behandlung

---

[1]) Interstate Commerce Commission. Fourteenth Annual Report on the Statistics of Railways in the United States for the year ending june 30, 1901. Prepared by the Statistician to the Commission. Washington: Government Printing Office. 1902.

[2]) Vgl. Archiv 1902 S. 1308. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1898/99 und 1899/1900.

Digitized by Google



Digitized by Google

erfahren hat, weist eine Zunahme von 590 Tötungen und 3019 Verletzungen auf, so daß im ganzen 8455 Personen getötet und 53 339 Personen verletzt worden sind. Das finanzielle Ergebnis ist, nach Zahlung von 156,7 Millionen Dollars Dividende u. dgl., ein Überschuß von 84,8 Millionen Dollars, d. i. 2,9 Millionen Überschuß weniger als im Vorjahr; das dividendenlose Aktienkapital hat sich wiederum verringert.

Die Durchschnittserträge für die Personenmeile und die Gütertonnenmeile, die in den letzten Jahren herabgegangen waren, haben eine weitere Steigerung erfahren, sie betrugen:

	1898/1899	1899/1900	1900/1901	
für die Personenmeile . .	1,925	2,003	2,013	cents,
„ „ Gütertonnenmeile .	0,724	0,729	0,750	„ .

Aus dem Jahresbericht des Bundesverkehrsamts, der im allgemeinen

Übersicht der Hauptbetriebsergebnisse der

am 30. Juni

Staatengruppen	Längen				Loko-	
	Gesamtlänge		Länge der an das Bundesamt berichtenden Bahnen		überhaupt	
	Engl. Meilen (rund)					
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Gruppe I . . .	7 622	7 682	7 813	7 896	2 583	2 632
„ II . . .	21 481	21 743	21 717	21 881	9 743	10 306
„ III . . .	23 403	23 480	23 986	23 998	5 890	6 072
„ IV . . .	11 894	12 236	11 358	11 599	1 675	1 830
„ V . . .	22 672	23 327	21 494	22 022	2 786	3 009
„ VI . . .	43 448	44 342	44 477	45 135	7 351	7 510
„ VII . . .	10 930	11 085	11 070	11 205	1 305	1 381
„ VIII . . .	23 775	24 415	23 806	24 111	3 172	3 418
„ IX . . .	12 232	12 740	11 907	12 285	1 312	1 359
„ X . . .	15 889	16 187	14 928	15 430	1 846	2 067
zusammen .	193 346	197 237	192 556	195 562	37 663	39 584

Digitized by Google

dem der früheren gleicht, ist als neu noch zu erwähnen eine Darstellung des Verhältnisses der beförderten leeren zu den beladenen Güterwagen. Danach ergibt sich, daß die Ausnutzung der Güterwagen eine ziemlich gute gewesen ist; die von den beladenen Güterwagen zurückgelegte Meilenzahl beträgt mehr als zwei Drittel der ganzen Güterwagenmeilenzahl.

Neu ist auch noch eine Übersicht über die in den einzelnen Staaten nach den bestehenden Gesetzen zu zahlenden Abgaben. Sie belaufen sich im ganzen auf 50 944 372 $ und sind natürlich verschieden hoch; auf die Bahnmeile berechnet, schwanken sie zwischen 11 $ (im Indianergebiet) und 1366 $ (im Staate Massachusetts).

Im übrigen wird auf die folgenden Zusammenstellungen und die zugehörige Karte der Staatengruppen, in die das Bahnnetz für statistische Zwecke gegliedert ist, verwiesen.

Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika

1900 und 1901.

Betriebsmittel						
motiven		Wagen				
für 1000 Meilen		überhaupt		für 1000 Meilen		Staatengruppen
Stückzahl						
1900	1901	1900	1901	1900	1901	
330	333	54 936	56 015	7 031	7 094	Gruppe I
449	471	414 305	444 653	19 077	20 322	„ II
246	253	281 214	300 146	11 724	12 507	„ III
147	158	62 041	68 668	5 462	5 920	„ IV
130	137	96 240	103 281	4 478	4 689	„ V
165	166	306 059	321 408	6 881	7 121	„ VI
118	123	44 120	45 281	3 985	4 042	„ VII
133	142	108 628	119 104	4 563	4 939	„ VIII
110	111	36 725	40 711	3 085	3 314	„ IX
124	134	46 570	51 566	3 120	3 343	„ X
195	202	1 450 838	1 550 833	7 535	7 930	zusammen

Staatengruppen	Beamte				über-
	überhaupt		für 100 Meilen		
	Anzahl				Millionen
	1900	1901	1900	1901	1900
Gruppe I . . .	64 638	66 466	827	842	472,3
„ II . . .	247 600	267 024	1 140	1 220	2 337,9
„ III . . .	156 344	159 069	652	663	1 491,0
„ IV . . .	46 072	50 223	406	433	631,9
„ V . . .	87 929	92 303	409	419	903,7
„ VI . . .	202 860	203 932	456	452	2 024,5
„ VII . . .	33 535	35 804	303	320	560,8
„ VIII . . .	80 249	89 993	337	373	1 395,3
„ IX . . .	44 615	47 919	375	390	511,0
„ X . . .	53 811	58 436	361	379	1 162,6
zusammen .	1 017 653	1 071 169	529	548	11 491,0

Staatengruppen	Personen-					
	Beförderte Personen		Gefahrene Personenmeilen			
			überhaupt		auf 1 Meile	
	Millionen (rund)				Anzahl	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Gruppe I . . .	109,9	109,0	2 028	2 035	259 503	258 341
„ II . . .	212,5	226,0	4 406	4 691	202 902	215 509
„ III . . .	64,2	66,6	2 258	2 424	94 154	101 455
„ IV . . .	13,7	15,6	529	584	46 543	50 724
„ V . . .	25,2	28,2	973	1 098	45 263	50 239
„ VI . . .	85,0	90,0	2 763	2 982	62 115	66 591
„ VII . . .	5,0	5,6	457	511	41 323	46 194
„ VIII . . .	22,0	21,5	1 019	1 184	42 794	49 764
„ IX . . .	8,4	11,1	444	560	37 266	47 437
„ X . . .	31,9	33,7	1 162	1 284	77 873	85 221
zusammen .	576,9	607,3	16 039	17 353	83 295	89 721

Digitized by Google

Anlagekapital					
haupt	Davon entfallen auf die Gruppen		für 1 Meile		Staatengruppen
Dollars (rund)	%		Dollars		
1901	1900	1901	1900	1901	
484,7	4,11	4,15	61 246	62 199	Gruppe I
2 381,1	20,35	20,37	112 255	118 321	„ II
1 535,6	12,98	13,14	64 729	66 529	„ III
568,3	5,50	4,86	57 684	50 452	„ IV
883,9	7,86	7,56	42 707	40 757	„ V
2 056,9	17,62	17,60	47 087	47 171	„ VI
599,3	4,88	5,13	51 952	54 773	„ VII
1 416,0	12,14	12,12	60 324	60 423	„ VIII
516,7	4,45	4,42	44 378	43 482	„ IX
1 245,6	10,11	10,65	78 806	81 664	„ X
11 688,1	100,00	100,00	61 490	61 531	zusammen

verkehr						
Personenzug-meilen		Personen in einem Zuge		Fahrt einer Person		Staatengruppen
Millionen (rund)		Anzahl		Meilen		
1900	1901	1900	1901	1900	1901	
33,0	33,0	60	60	18,46	18,67	Gruppe I
90,7	93,1	47	49	20,74	20,75	„ II
55,9	58,5	39	40	35,18	36,42	„ III
14,3	15,9	32	32	38,39	37,44	„ IV
29,3	31,5	28	30	38,63	38,95	„ V
72,2	77,5	35	35	32,48	33,13	„ VI
10,3	11,8	39	38	91,48	91,56	„ VII
28,6	31,2	31	34	46,36	55,10	„ VIII
12,1	13,3	32	37	52,97	50,44	„ IX
16,6	19,4	60	57	37,45	38,44	„ X
363,5	385,2	41	42	27,80	28,58	zusammen

Digitized by Google

Staatengruppen	Güter-					
	Beförderte Tonnen		Gefahrene Tonnenmeilen			
			überhaupt		auf 1 Meile	
	Millionen (rund)				Anzahl	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Gruppe I . . .	54,1	53,1	4 475	4 497	572 796	570 806
„ II . . .	372,1	364,9	41 276	41 650	1 900 578	1 913 419
„ III . . .	249,7	239,5	29 293	29 415	1 221 286	1 231 215
„ IV . . .	34,6	36,7	7 044	7 274	620 143	631 778
„ V . . .	86,6	70,7	10 053	10 663	467 703	487 710
„ VI . . .	181,6	184,1	26 087	26 850	586 524	599 576
„ VII . . .	19,5	20,2	3 989	4 257	360 370	384 862
„ VIII . . .	53,7	60,7	9 170	10 604	385 195	445 875
„ IX . . .	25,0	30,8	4 325	5 058	363 278	428 365
„ X . . .	24,8	28,5	5 887	6 809	394 355	451 823
zusammen .	1 101,7 [1]	1 089,3 [1]	141 599	147 077	735 366	760 414

Staatengruppen	Betriebseinnahmen				Betriebs-
	überhaupt		für 1 Meile		überhaupt
	Mill. Dollars (rund)		Dollars		Mill. Dollars (rund)
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Gruppe I . . .	96,8	97,4	12 392	12 336	67,3	68,3
„ II . . .	358,7	379,5	16 514	17 346	231,0	246,4
„ III . . .	222,4	233,0	9 273	9 710	153,9	161,9
„ IV . . .	59,6	65,2	5 250	5 619	37,4	40,6
„ V . . .	114,4	123,8	5 323	5 620	77,8	84,5
„ VI . . .	299,2	305,6	6 727	6 771	185,3	192,5
„ VII . . .	57,9	61,3	5 233	5 468	33,6	37,0
„ VIII . . .	127,7	147,3	5 363	6 110	81,3	91,1
„ IX . . .	55,5	69,5	4 664	5 660	40,9	47,4
„ X . . .	94,8	105,9	6 349	6 862	52,9	60,8
zusammen .	1 487,0	1 588,5	7 722	8 123	961,4	1 030,4

[1] Über die Bedeutung dieser Zahlen vergl. S. 1331 und 1336.

Digitized by Google

verkehr						
Güterzugmeilen		Tonnen in einem Zuge		Fahrt einer Tonne		Staatengruppen
Millionen (rund)		Anzahl (rund)		Meilen (rund)		
1900	1901	1900	1901	1900	1901	
24,1	21,3	178,2	200,0	82,3	84,7	Gruppe I
113,1	111,5	354,7	362,1	110,9	114,1	„ II
86,7	84,6	329,2	338,2	117,3	122,8	„ III
22,0	21,6	296,2	304,1	203,8	198,1	„ IV
44,3	47,6	202,6	204,5	116,1	150,9	„ V
100,2	98,8	244,1	254,1	143,6	145 9	„ VI
17,1	17,3	216,8	224,6	204,7	210,1	„ VII
45,3	46,2	186,3	212,6	170,7	174,6	„ VIII
20,1	22,0	197,6	211,6	173,2	164,3	„ IX
19,6	21,0	261,2	282,7	237,1	238,8	„ X
492,5	491,9	270,8	281,3	128,5	135,0	zusammen

ausgaben		Von den Betriebseinnahmen kommen auf				
für 1 Meile		Personenverkehr		Güterverkehr		Staatengruppen
Dollars		in Prozenten				
1900	1901	1900	1901	1900	1901	
8 611	8 632	44,19	44,02	54,83	54,95	Gruppe I
10 635	11 260	26,07	26,22	71,75	71,84	„ II
6 418	6 745	25,59	25,84	72,46	72,23	„ III
3 296	3 504	26,21	25,93	71,93	72,55	„ IV
3 619	3 837	24,96	26,21	72,11	70,91	„ V
4 165	4 266	24,58	25,67	71,88	70,90	„ VI
3 038	3 304	24,34	25,23	73,49	72,71	„ VII
3 417	3 778	24,15	24,02	72,72	72,79	„ VIII
3 434	3 859	23,02	23,35	74,82	74,94	„ IX
3 544	3 940	30,92	29,87	67,19	68,40	„ X
4 993	5 269	26,77	27,02	70,78	70,67	zusammen

Digitized by Google

Staatengruppen	Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen		Gesamt- überhaupt	
	%		Millionen Dollars (rund)	
	1900	1901	1900	1901
Gruppe I . . .	69,49	69,98	108,3	112,9
„ II . . .	64,40	64,91	415,1	442,5
„ III . . .	69,22	69,47	239,4	252,4
„ IV . . .	62,79	62,35	62,9	67,8
„ V . . .	67,99	68,27	124,1	131,3
„ VI . . .	61,91	63,00	319,7	328,7
„ VII . . .	58,05	60,42	63,4	66,1
„ VIII . . .	63,71	61,83	139,0	160,5
„ IX . . .	73,63	68,18	58,5	74,2
„ X . . .	55,82	57,41	119,5	131,4
zusammen .	64,65	64,86	1 649,9	1 768,3

Staatengruppen	Durchschnitts- im Personenverkehr für 1 Personenmeile		1 Personenzugmeile		im 1 Güterton- in
	1900	1901	1900	1901	1900
Gruppe I . . .	1,916	1,909	126,001	125,591	1,152
„ II . . .	1,789	1,796	99,425	103,040	0,613
„ III . . .	1,989	1,974	98,018	98,804	0,546
„ IV . . .	2,335	2,311	94,262	92,875	0,595
„ V . . .	2,325	2,342	82,775	89,368	0,908
„ VI . . .	2,101	2,095	93,315	92,780	0,806
„ VII . . .	2,315	2,307	120,526	114,451	1,064
„ VIII . . .	2,240	2,260	92,862	98,632	0,864
„ IX . . .	2,253	2,375	92,403	106,580	0,938
„ X . . .	2,095	2,096	152,607	140,460	1,067
zusammen .	2,003	2,013	101,075	102,721	0,729

Digitized by Google

einnahmen		Gesamtausgaben				
für 1 Meile		überhaupt		für 1 Meile		Staatengruppen
Dollars		Mill. Dollars (rund)		Dollars		
1900	1901	1900	1901	1900	1901	
13 859	14 297	91,8	96,8	11 742	12 259	Gruppe I
19 115	20 221	354,8	385,3	16 339	17 611	„ II
9 978	10 519	212,2	221,1	8 848	9 215	„ III
5 541	5 844	53,6	56,6	4 722	4 882	„ IV
5 775	5 985	113,2	119,9	5 265	5 444	„ V
7 187	7 282	263,8	274,7	5 931	6 085	„ VI
5 729	5 904	49,7	53,0	4 490	4 726	„ VII
5 840	6 655	118,8	131,0	4 992	5 433	„ VIII
4 912	6 045	59,7	69,5	5 010	5 655	„ IX
8 006	8 515	105,1	118,9	7 041	7 707	„ X
8 568	9 042	1 422,7	1 526,8	7 388	7 807	zusammen

erträge					
Güterverkehr für			überhaupt für		Staatengruppen
nenmeile	1 Güterzugmeile		1 Zugmeile		
Cents					
1901	1900	1901	1900	1901	
1,154	211,282	237,509	Angaben fehlen		Gruppe I
0,646	220,033	236,313	„		„ II
0,568	180,704	192,823	„		„ III
0,641	178,275	196,397	„		„ IV
0,802	165,385	166,664	„		„ V
0,789	200,248	204,360	„		„ VI
1,043	230,714	234,380	„		„ VII
0,971	183,069	208,719	„		„ VIII
1,018	186,886	216,686	„		„ IX
1,055	284,746	299,045	„		„ X
0,750	200,042	213,212	165,721	172,938	zusammen

Digitized by Google

Seit dem Jahre 1880 hat sich das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten wie folgt entwickelt:

30. Juni	Bahnlänge
1880	87 724 Meilen
1885	125 183 „
1890	163 597 „
1895	180 657 „
1900	193 346 „
1901	197 237 „ [1])

Am 30. Juni 1901 hatten die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten einen Umfang von rund 197 237 Meilen, am 30. Juni 1900 rund 193 346 Meilen. Der Zuwachs betrug also 3 891 Meilen, nicht viel weniger als im Vorjahr (4 051 Meilen); seit dem Jahre 1893, in dem die Vergrößerung des Eisenbahnnetzes 4 898 km betrug, ist die Bautätigkeit nicht so groß gewesen. Die Zahl der Eisenbahngesellschaften, von denen das Eisenbahnnetz im Geschäftsjahr 1900/1901 betrieben wurde, betrug 2 057 (1899/1900: 2 023), davon waren aber nur 803 (1899/1900: 847) selbständig. Im Jahre 1900/1901 sind durch Aufgabe einzelner Strecken, Verschmelzungen mit anderen Bahnen, Reorganisationen und dergleichen insgesamt 132 Bahnen mit einem Umfang von 8 970 Meilen betroffen. Die Anzahl der Gesellschaften, deren Umfang über 1 000 Meilen betrug, belief sich 1900/1901 auf 49 mit insgesamt 127 449 Meilen [64,71 % des Gesamtnetzes] (1899/1900 auf 48 mit insgesamt 117 880 Meilen [60,79 % des Gesamtnetzes]). Am 30. Juni 1901 entfielen auf 100 Quadratmeilen 6,64 Meilen und auf 10 000 Einwohner 25,52 Meilen Eisenbahnen[1]) (1900: 6,51 und 25,44 Meilen).

Von der Bahnlänge von rund 195 562 Meilen, über die der Jahresbericht für 1900/1901 ausführliche Mitteilungen enthält, waren

12 845 Meilen zweigleisig (gegen 12 151 im Vorjahr),
1 154 „ dreigleisig („ 1 094 „ „),
876 „ viergleisig („ 829 „ „).

Die Anzahl der Betriebsmittel und ihre Verteilung auf Personen- und Güterverkehr ergibt sich aus nachstehender Übersicht:

---

[1]) Für 2 970 038 Quadratmeilen Landfläche (ohne Alaska) und 77 294 575 Einwohner.

Digitized by Google

Es kommen	30. Juni 1900		30. Juni 1901	
	auf Personen-Dienst	auf Güter-Dienst	auf Personen-Dienst	auf Güter-Dienst
	Stückzahl			
Lokomotiven:[1]				
überhaupt	9 863	21 596	10 184	22 839
für 1000 Meilen	51	112	52	117
Wagen:[2]				
überhaupt	34 713	1 365 531	35 969	1 464 328
für 1000 Meilen.	180	7 092	184	7 488
darunter Expreßverkehr . .	—	42 771	—	41 942

Die Leistungen der Betriebsmittel betrugen:	1899/1900	1900/1901
Es kommen:		
auf 1 Personenzuglokomotive:		
beförderte Personen . . . . . Anz.	58 488	59 631
geleistete Personenmeilen . . . „	1 626 179	1 704 005
auf 1 Güterzuglokomotive:		
beförderte Tonnen . . . . . „	51 013	47 692
geleistete Tonnenmeilen . . . . „	6 556 731	6 439 736
auf 1 Million Personen:		
an Personenwagen . . . . . Stck.	60	59
auf 1 Million Gütertonnen:		
an Güterwagen . . . . . „	1 239	1 344

[1]) Ohne Rangier- und sonstigen Dienst. Die Gesamtzahl der Lokomotiven (Personen-, Güter-, Rangier-, sonstige und gepachtete Lokomotiven) betrug am 30. Juni 1901, wie oben (S. 1312) angegeben, 39 584 Stück (gegen 37 663 im Vorjahr).

[2]) Ohne Privatwagen. Die Gesamtzahl der Wagen (für Personen-, Güter-, Bahn-, Expreßdienst und Pachtwagen) betrug am 30. Juni 1901, wie oben (S. 1313) angegeben, 1 550 833 Stück (gegen 1 450 838 im Vorjahr).

Digitized by Google

Aus vorstehenden Angaben ergibt sich, daß die Gesamtzahl der Lokomotiven gegen das Vorjahr um 1 921, die der Wagen um 99 995 Stück vermehrt ist, während im Jahre 1899/1900 960 Lokomotiven und 74 922 Wagen neu hinzugekommen waren. Die Vermehrung der Personenwagen beträgt im Jahre 1900/1901 3,62, die der Güterwagem 7,24 %. Was die Leistungen der Betriebsmittel anlangt, so sind die einer Personenzuglokomotive gestiegen (um 1 143 Personen und 77 826 Personenmeilen), die einer Güterzuglokomotive dagegen gefallen (um 3 321 Tonnen und 116 995 Tonnenmeilen). Diese Abnahme wird vom Bundesverkehrsamt zum Teil auf die Vermehrung der Lokomotiven zurückgeführt.

Die Ausrüstung der Betriebsmittel mit Bremsen und Selbstkupplern erhellt aus nachstehender Übersicht:

Es hatten am 30. Juni	Zugbremsen		Selbstkuppler	
	1899/1900	1900/1901	1899/1900	1900/1901
Lokomotiven	36 217	38 404	28 081	34 917
darunter:				
Personenzuglokomotiven . .	9 750	10 107	7 431	8 870
Güterzuglokomotiven . . .	21 071	22 421	16 289	20 342
Wagen	969 512	1 125 644	1 376 051	1 514 923
darunter:				
Personenwagen	34 274	35 592	33 927	35 379
Güterwagen	920 465	1 071 758	1 307 559	1 434 073
für Expreßverkehr	30 592	31 388	42 512	41 875

Von der Gesamtzahl der vorhandenen Betriebsmittel (Lokomotiven und Wagen) von 1 590 417 sind Ende 1900/1901 im ganzen 1 164 048 mit Zugbremsen und 1 549 840 mit Selbstkupplern ausgerüstet. Gegen das Vorjahr sind 158 319 Betriebsmittel mehr mit Zugbremsen und 145 708 mehr mit Selbstkupplern ausgerüstet worden, während die Vermehrung an Betriebsmitteln im ganzen nur 101 916 Stück betrug.

Die auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den letzten beiden Jahren vorgekommenen Unfälle sind nachstehend zusammengestellt:

Digitized by Google

Es wurden		1899/1900		1900/1901	
		getötet	verletzt	getötet	verletzt
Bahnbedienstete . . .	Anzahl	2 550	39 643	2 675	41 142
Reisende	„	249	4 128	282	4 988
Sonstige Personen . .	„	5 066	6 549	5 498	7 209
zusammen . .	Anzahl	7 865	50 320	8 455	53 339

Verteilt man die im Jahre 1900/1901 verunglückten Personen auf die verschiedenen Arten der Unfälle, so ergibt sich folgendes:

Art der Unfälle	Bahnbedienstete		Reisende		sonstige Personen	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Unfälle während der Bewegung der Züge oder einzelner Betriebsmittel:						
beim Wagenkuppeln	198	2 768	—	—	—	—
durch Zusammenstöße	348	2 089	55	1 458	50	185
durch Entgleisungen	187	1 066	55	750	33	92
bei Zugteilungen	22	425	—	78	6	23
beim Abreißen von Lokomotiven oder Wagen	29	193	—	52	3	6
beim Fallen aus Zügen, von Lokomotiven oder Wagen	463	3 821	42	420	476	689
beim Aufspringen auf Züge usw. und Abspringen von ihnen . .	136	2 550	65	778	511	1 529
durch Überfahren	824	1 431	30	382	4 105	3 613
durch Anstoßen an Baulichkeiten oberhalb der Bahn	56	509	—	—	—	—
durch sonstige Ursachen	230	6 667	30	895	274	777
a) zusammen . .	2 493	21 519	277	4 813	5 458	6 914

Art der Unfälle:	Bahnbedienstete		Reisende		sonstige Personen	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
b) Andere Unfälle.						
bei gewöhnlichen Verrichtungen .	12	2 159	—	2	3	73
bei der Handhabung von Werkzeugen, Bedienung von Maschinen usw.	35	7 737	—	—	—	5
beim Umgehen mit Material, Vorräten	14	3 945	—	—	—	5
beim Aufsteigen auf stehende Lokomotiven oder Wagen oder beim Verlassen	3	585	—	51	—	14
durch sonstige Ursachen	118	5 197	5	122	37	198
b) zusammen . .	182	19 623	5	175	40	295
Summe a) + b) wie oben	2 675	41 142	282	4 988	5 498	7 209
davon Fahrpersonal .	1 537	16 715	—	—	—	—

Das Bundesverkehrsamt hebt besonders hervor, daß die Zahl der beim Wagenkuppeln getöteten und verletzten Beamten (198 und 2 768) viel geringer als im Vorjahr sei (282 und 5 229), was in der Vermehrung der Sicherheitsvorrichtungen seinen Grund habe.

Es kommen im Jahre 1900/1901:

bei den Bahnbediensteten:

auf 400 (1899/1900: 399) eine Tötung und auf 26 (1899/1900: 26) eine Verletzung;

bei den Reisenden:

eine Tötung auf 2 153 469 (1899/1900: 2 316 648) Reisende und auf rund 61,5 (1899/1900: 64,4) Millionen Personenmeilen;

eine Verletzung auf 121 748 (1899/1900: 139 740) Reisende und auf rund 3,5 (1899/1900: 3,9) Millionen Personenmeilen.

Die Zahl der Beamten der amerikanischen Bahnen stellt sich wie folgt:

am 30. Juni 1900 = 1 017 653 oder 529 auf 100 Meilen,
„ 30. „ 1901 = 1 071 169 „ 548 „ 100 „ .

Digitized by Google

	1899/1900	1900/1901
Nach der Art der Beschäftigung entfallen auf 100 Meilen:	Beamte	
auf die allgemeine Verwaltung	19	20
„ „ Bahnverwaltung	169	176
„ „ Werkstättenverwaltung	103	105
„ „ Transportverwaltung	234	245
ohne nähere Angabe	4	2
zusammen wie oben	529	548
Die gezahlte Besoldung betrug . . Doll.	577 264 841	610 713 701
d. i. von der Betriebsausgabe . %	60,00	59,26
Die tägliche Besoldung betrug im Durchschnitt:		
für Direktoren . . . . . Doll.	10,45	10,97
„ andere Oberbeamte . . . . „	5,22	5,56
„ Bureaubeamte . . . . . „	2,19	2,19
„ Stationsvorsteher . . . . . „	1,75	1,77
„ andere Stationsbeamte . . . „	1,60	1,59
„ Lokomotivführer . . . . . „	3,75	3,78
„ Heizer . . . . . „	2,14	2,16
„ Zugführer . . . . . „	3,17	3,17
„ andere Zugbeamte . . . . „	1,96	2,00
„ Vorarbeiter . . . . . „	1,68	1,71
„ Streckenarbeiter . . . . . „	1,22	1,23
„ Weichensteller . . . . . „	1,80	1,74

Die Zahl der Eisenbahnbediensteten hat sich gegen das Vorjahr um 53 516 Köpfe vermehrt. Die Zahl der auf 100 Meilen entfallenden Beamten (548) ist gegen das Vorjahr um 19 Köpfe gestiegen. Während die Vermehrung des Personals im Vorjahr in einem weniger schnellen Maße stattgefunden hatte, als der Verkehr selbst gestiegen war, ist das Ergebnis dieses Jahres, wie das Bundesverkehrsamt berichtet, ein entgegengesetztes. Die durchschnittliche tägliche Besoldung hat bei den meisten Beamtenklassen eine weitere Erhöhung erfahren.

Digitized by Google

Das Gesamtanlagekapital der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten stellte sich	1899/1900	1900/1901
auf . . . . . Doll.	11 491 034 960	11 688 147 091
auf die Meile . . . . . „	61 490	61 531
Vom Anlagekapital entfielen:		
auf Aktien . . . . . „	5 845 579 593	5 806 566 204
das sind . . . . . %	50,87	49,68
auf Bonds und andere feste Schulden verschiedener Art Doll.	5 645 455 367	5 881 580 887
das sind . . . . . %	49,13	50,32

Hiernach hat sich das Gesamtanlagekapital im Jahre 1900/1901 gegen das Jahr 1899/1900 um 197 112 131 Dollars vermehrt. Diese Vermehrung wird durch die Vergrößerung des Eisenbahnnetzes um 3 891 Meilen nicht genügend erklärt, eine Tatsache, die bereits im vorigen Jahre und in noch größerem Verhältnis zu bemerken gewesen war. Das Aktienkapital hat sich zum erstenmal seit 1891 vermindert, und zwar um 39 013 389 Dollars, die festen Schulden zeigen dagegen eine Zunahme von 236 125 520 Dollars, sodaß sich eine Gesamtvermehrung des Anlagekapitals um 197 112 131 Dollars, wie oben angegeben, ergibt.

In dem Stande der festen Schulden sind gegen das Vorjahr folgende Änderungen eingetreten:

Es haben sich gegen das Jahr 1899/1900 vermehrt:

die Mortgagebonds	um 148 184 788 Doll.,	
„ Equipment Trust Obligations[1])	„ 7 808 403 „ ,	
„ verschiedenen Obligationen .	„ 80 797 144 „	236 790 335 Doll.
dagegen vermindert:		
die Incomebonds[1])	um	664 815 „
	bleiben wie oben	236 125 520 Doll.

Von den Aktien lieferten:	1899/1900	1900/1901
gar keine Erträge . . . . . Doll.	3 176 609 698	2 828 991 025
das sind Prozent des Aktienkapitals . . . . . %	54,34	48,73

Die Summe der Bonds, d. h. der Mortgagebonds, die keine Zinsen zahlten, belief sich

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 15.

Digitized by Google

1899/1900 auf 266 874 623 Doll. = 5,44 % der Bonds,
1900/1901 „ 198 675 968 „ = 3,94 „ „ „ .

während von den Incomebonds

1899/1900: 95 284 008 Doll. = 43,40 % der Incomebonds,
1900/1901: 85 156 746 „ = 38,91 „ „ „ .

gänzlich ertraglos blieben.

Wie sich die Erträge der Eisenbahnen im einzelnen und in den verschiedenen Gruppen darstellen, ergeben die nachstehenden Übersichten.

	1899/1900	1900/1901
	in Prozenten des Aktienkapitals	
Es erzielten:		
keine Dividende	54,34	48,73
zwischen 1— 2 %	2,27	4,68
„ 1— 3 „	1,81	2,82
„ 3— 4 „	6,10	1,82
„ 4— 5 „	14,56	13,38
„ 5— 6 „	6,93	10,46
„ 6— 7 „	4,29	8,70
„ 7— 8 „	6,40	6,67
„ 8— 9 „	1,78	1,53
„ 9—10 „	0,08	0,09
10 % und darüber	1,44	1,62
zusammen	100,00	100,00
Vom dividendenlosen Aktienkapital entfielen:		
auf Gruppe I	19,33	18,02
„ „ II	47,90	45,38
„ „ III	57,65	52,14
„ „ IV	69,92	37,15
„ „ V	60,12	58,38
„ „ VI	38,09	33,84
„ „ VII	16,85	16,39
„ „ VIII	61,64	52,92
„ „ IX	91,03	86,65
„ „ X	82,66	79,70
überhaupt (wie oben)	54,34	48,73

Während im Jahre 1898/99 auf 40,61 %, 1899/1900 auf 45,66 % des Aktienkapitals Dividenden gezahlt werden konnten, beträgt im Jahre 1900/1901 der Prozentsatz des dividendenzahlenden Aktienkapitals 51,27 %.

Digitized by Google

Die Eisenbahnen der westlichen Staaten (Gruppe IX und X) lieferten wie früher die geringsten Erträge (in Gruppe IX waren 86,65 %, in Gruppe X 79,70 % des Aktienkapitals gänzlich ertraglos), während von den Eisenbahnen der Gruppe I (Neuenglandstaaten) nur 18,02 %, der Gruppe VII nur 16,39 % des Aktienkapitals keine Dividende zahlen konnten, von der ersteren Gruppe andererseits aber an Dividende erzielt haben:

zwischen 6 und 7 % 9,27 % des Aktienkapitals (1899/1900: 9,24 %),
„ 7 „ 8 „ 35,06 „ „ „ (1899/1900: 34,89 „),
„ 8 „ 9 „ 12,33 „ „ „ (1899/1900: 12,56 „),
„ 9 „ 10 „ 1,02 „ „ „ (1899/1900: 0,90 „),
über 10 % . . . . 4,74 „ „ „ (1899/1900: 4,73 „).

Ein Gesamtbild der finanziellen Entwicklung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den Jahren 1899/1900 und 1900/1901 bietet die nachstehende Übersicht (in runden Zahlen):

	30. Juni 1900		30. Juni 1901	
	192 556 Meilen		195 562 Meilen	
	überhaupt	für 1 Meile	überhaupt	für 1 Meile
	Mill. Doll.	Dollars	Mill. Doll.	Dollars
Betriebseinnahmen	1 487,0	7 722	1 588,5	8 123
Betriebsausgaben	961,4	4 993	1 030,4	5 269
Überschuß	525,6	2 729	558,1	2 854
Dazu sonstige Einnahmen .	162,9	846	179,8	919
Gesamtertrag	688,5	3 575	737,9	3 773
davon gehen ab	461,2	2 395	496,4	2 538
Mithin Reinertrag	227,3	1 180	241,5	1 235
davon Dividenden u. dgl.	139,6	725	156,7	802
bleiben . .	+ 87,7	+ 455	+ 84,8	+ 433

Während im Jahre 1896/97 ein Fehlbetrag von 6,1 Millionen Dollars zu verzeichnen war, beträgt der Überschuß der folgenden Jahre 44,1, 53,1, 87,7 und 84,8 Millionen Dollars.

Der im Berichtsjahr erzielte Überschuß von 84,8 Millionen Dollars ist hiernach gegen das Vorjahr um 2,9 Millionen Dollars geringer: auf die Meile beträgt der Überschuß im Jahre 1900/1901 433 Dollars, d. i. gegen das Vorjahr 22 Dollars weniger.

Digitized by Google

Die Betriebseinnahmen verteilen sich, wie folgt, auf die einzelnen Verkehrszweige:

Es kamen:		30. Juni 1900	30. Juni 1901
auf Personengeld	%	21,77	22,12
„ die Post	„	2,54	2,42
„ Eilgut	„	1,91	1,96
„ sonstige Einnahmen im Personenverkehr	„	0,55	0,52
„ Frachteinnahme	„	70,56	70,41
„ sonstige Einnahmen im Frachtverkehr	„	0,22	0,26
„ sonstige Betriebseinnahmen	„	2,44	2,31
„ Verschiedenes	„	0,01	—
zusammen	%	100,00	100,00

Der von der Bundesregierung für die Beförderung der Post im Jahre 1900/1901 gezahlte Betrag (2,42 % der Betriebseinnahme) belief sich auf 38 453 602 Dollars (1899/1900: 2,54 % = 37 752 474 Dollars).

Von den gesamten Betriebskosten entfielen (in Prozenten):

		1899/1900	1900/1901
auf Bahnunterhaltung	%	21,97	22,42
„ Werkstättenverwaltung	„	18,84	18,46
„ Stations- und Zugdienst	„	55,04	54,87
„ Allgemeinkosten	„	4,09	4,13
„ sonstige nicht klassifizierte Ausgaben	„	0,06	0,12
zusammen	%	100,00	100,00

Nachstehende Durchschnittserträge ergaben sich:

		1899/1900	1900/1901
a) im ganzen:			
für 1 Person	Cts.	56,459	59,941
„ 1 Gütertonne	„	97,530	105,116
„ 1 Betriebsmeile:			
an Personengeldeinnahme	Doll.	2 067,17	2 218,70
„ Frachteinnahme	„	5 466,47	5 804,08

Digitized by Google

b) in den einzelnen Gruppen:

	Durchschnittsertrag für				Auf eine Betriebsmeile kommen			
	1 Person		1 Gütertonne		Personengeld-einnahme		Frachteinnahme	
	1899/1900	1900/1901	1899/1900	1900/1901	1899/1900	1900/1901	1899/1900	1900/1901
	Cents				Dollars			
Gruppe I	33,521	33,778	96,203	98,080	5474,87	5443,45	6795,82	6794,19
„ II	37,477	37,498	72,372	78,040	4305,74	4572,97	11849,08	12524,26
„ III	70,339	73,359	64,436	70,121	2372,68	2520,33	6718,71	7049,81
„ IV	91,769	87,125	126,730	128,901	1376,08	1467,69	3771,27	4107,73
„ V	91,237	91,429	95,517	123,020	1328,84	1483,39	3838,28	4013,84
„ VI	69,090	70,162	121,247	120,904	1654,06	1751,79	4835,39	4838,78
„ VII	218,237	213,099	220,419	222,081	1273,55	1397,17	3845,45	4027,47
„ VIII	122,512	125,328	187,784	192,753	1295,63	1488,23	3899,30	4508,98
„ IX	120,014	119,801	165,093	168,872	1073,06	1375,08	3489,49	4413,10
„ X	78,895	80,284	258,872	254,638	1967,49	2098,94	4265,86	4806,23
im ganzen .	56,459	57,941	97,530	105,116	2067,17	2218,70	5466,47	5804,98

In den beiden folgenden Tabellen sind zur Veranschaulichung der Eisenbahnverhältnisse der Vereinigten Staaten einige der wichtigeren Zahlen aus den Jahren 1899/1900 und 1900/1901 zusammengestellt:

Verkehr		30. Juni 1900	1901
Beförderte Personen	Anzahl	576 865 230	607 278 121
Geleistete Personenmeilen . . .	„	16 039 007 217	17 353 588 444
desgl. auf 1 Meile	„	83 295	89 721
Personenzugmeilen	„	363 521 596	385 172 567
Beförderte Gütertonnen	„	1 101 680 238	1 089 226 440
Geleistete Tonnenmeilen . . .	„	141 599 157 270	147 077 136 040
desgl. auf 1 Meile	„	735 366	760 414
Güterzugmeilen	„	492 568 486	491 942 041

Digitized by Google

Gegenstand		30. Juni 1900[1]	30. Juni 1901[1]
Betriebslänge	%	+ 2,14	+ 2,01
Betriebsmittel	„	+ 5,36	+ 6,85
Beamte usw.	„	+ 9,55	+ 5,26
Beförderte Personen	Anzahl	+ 53 688 722	+ 30 412 891
Geleistete Personenmeilen	„	+ 1 447 679 604	+ 1 314 581 227
desgl. auf 1 Meile	„	+ 5 474	+ 6 426
Personenzugmeilen	„	+ 9 104 680	+ 21 650 971
Beförderte Gütertonnen	„	+ 141 916 655	— 12 453 798
Geleistete Tonnenmeilen	„	+ 17 931 900 117	+ 5 477 978 770
desgl. auf 1 Meile	„	+ 75 801	+ 25 048
Güterzugmeilen	„	+ 15 273 312	— 626 445
Betriebseinnahme	Dollars	+ 173 434 696	+ 101 481 223
Reineinnahme	„	+ 68 975 184	+ 32 512 464
Sonstige Einnahmen	„	+ 14 171 088	+ 16 861 378
Betriebsausgaben	„	+ 104 459 512	+ 68 968 759
Überschuß	„	+ 34 593 056	— 2 893 151

Die Betriebsausgaben betrugen in Prozenten der Betriebseinnahmen:

64,65 % im Jahre 1899/1900
gegenüber 64,86 „ „ „ 1900/1901 } (siehe S. 1318).

Von den 52 Bahnen, die am 30. Juni 1900 sich im Konkurs befanden, ist bei 17 das Konkursverfahren beendigt, während 10 Bahnen neu in Konkurs verfielen, sodaß am 30. Juni 1901 die Zahl der in Konkurs befindlichen Eisenbahnen 45 betrug; von diesen steht ein beträchtlicher Teil schon seit einer Reihe von Jahren unter Konkursverwaltung. Die Länge aller Bahnen war 2497,14 Meilen, ihr Anlagekapital belief sich ausschließlich der laufenden Schulden auf 104 Millionen Dollars, d. i. 1680,77 Meilen und 111 Millonen Dollars weniger als im Jahre 1899/1900. Am 30. Juni 1894 waren hingegen 192 Bahnen mit 40 818,81 Meilen im Konkurs.

Endlich sei wiederum die Statistik der Güterbewegung angegeben; sie umfaßt, da einige Bahnen über die Art der beförderten Güter keine Mitteilungen gemacht haben, von den 1 089,2 Millionen t[2]) des gesamten Güterverkehrs 972,9 Millionen oder 89 %.

[1]) + bedeutet Zunahme, — Abnahme gegen das Vorjahr.
[2]) Vgl. S. 1316.

Die Ziffern sind mit denen des Vorjahres, in dem diese Statistik zum zweitenmal veröffentlicht wurde, nachstehend in Vergleich gestellt:

Bezeichnung des Gutes	Güter, die auf den Stationen der berichtenden Bahn aufgegeben sind		Güter, die von anschließenden Bahnen oder anderen Verkehrsmitteln übernommen worden sind		zusammen	
	Tonnen		Tonnen		Tonnen	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Erzeugnisse des Ackerbaues.						
Getreide	28 804 245	29 467 295	36 194 645	36 785 417	64 998 890	66 252 712
Mehl	6 088 070	5 914 829	9 217 623	9 610 402	15 305 693	15 525 231
Andere Mühlenerzeugnisse	3 713 418	4 201 435	5 682 443	6 299 688	9 395 861	10 501 123
Heu	4 112 092	4 086 700	3 721 714	4 141 092	7 833 806	8 227 792
Tabak	748 930	700 561	746 942	597 592	1 495 872	1 298 153
Baumwolle	2 482 930	2 959 849	3 497 417	3 563 129	5 980 347	6 522 978
Früchte und Gemüse	5 213 210	5 846 184	7 892 816	8 662 367	13 106 026	14 508 551
Andere Erzeugnisse des Ackerbaues	2 305 601	2 925 985	1 518 900	1 602 864	3 824 501	4 528 849
Tierische Erzeugnisse.						
Lebendes Vieh	8 491 998	8 597 820	7 130 059	7 069 326	15 622 057	15 667 146
Zugerichtetes Fleisch	1 589 703	1 763 284	3 122 722	3 425 234	4 712 425	5 188 518
Andere Erzeugnisse zum Verpacken	2 038 215	2 097 593	3 695 677	3 678 928	5 733 892	5 776 521
Geflügel, Wild und Fisch	583 224	612 737	798 692	787 654	1 376 916	1 400 391
Wolle	321 579	263 893	491 808	416 550	813 387	679 948
Häute und Leder	737 150	769 548	1 163 595	1 138 197	1 900 745	1 907 745
Andere tierische Erzeugnisse	1 082 908	1 040 922	1 127 284	1 118 986	2 210 252	2 159 908

Digitized by Google

Erzeugnisse des Bergbaues.						
Anthrazit	53 245 195	46 750 259	43 692 936	50 722 250	96 938 131	97 472 509
Bituminöse Kohle	130 443 500	137 254 971	83 638 690	86 710 349	214 082 190	223 965 320
Koks	18 917 811	18 848 757	24 188 490	20 790 290	43 106 301	39 639 047
Erze	37 005 530	33 503 052	38 048 994	33 497 987	75 054 524	67 001 039
Stein, Sand u. dgl.	28 445 488	28 698 347	14 343 029	15 123 201	42 788 517	43 821 548
Andere Erzeugnisse des Bergbaues	3 544 548	4 317 170	2 269 273	2 062 476	5 813 821	6 369 446
Erzeugnisse der Waldwirtschaft.						
Holz	40 977 098	42 030 554	35 107 899	36 698 626	76 084 997	78 729 180
Andere Erzeugnisse	18 979 323	18 814 379	4 691 855	4 391 791	23 671 178	23 206 170
Manufakturwaren.						
Petroleum und andere Öle	3 819 670	3 767 717	4 537 211	4 625 110	8 356 881	8 392 827
Zucker	2 050 558	2 301 932	2 216 190	2 412 643	4 266 748	4 714 575
Schiffsbedürfnisse	577 483	697 809	606 167	592 530	1 183 650	1 290 339
Eisen	12 281 361	11 727 018	13 028 848	11 071 035	25 310 209	22 798 053
Eisen- und Stahlschienen	3 565 501	3 920 774	3 219 360	3 559 056	6 784 861	7 479 830
Andere Gußwaren und Maschinen	7 186 880	7 900 939	7 831 321	8 868 154	15 018 201	16 769 093
Bleche	8 144 271	8 871 581	9 247 417	9 258 176	17 391 688	18 129 757
Zement, Mauersteine und Kalk	13 429 478	14 655 356	8 333 907	8 982 573	21 763 385	23 637 929
Ackergeräte	1 145 513	1 066 712	1 059 191	1 001 027	2 204 404	2 067 739
Wagen, Werkzeuge u. dgl.	875 435	923 926	876 441	910 354	1 751 876	1 834 280
Weine, Liköre und Biere	2 257 708	2 465 363	1 664 164	1 697 250	3 921 872	4 162 613
Haushaltswaren und Möbel	1 338 964	1 305 498	862 855	966 492	2 201 819	2 271 990
Andere Manufakturwaaren	12 584 623	12 076 553	12 299 659	11 818 582	24 884 282	23 895 135
Kaufmannsgüter	21 974 201	21 697 693	20 546 892	21 770 622	42 521 093	43 468 315
Verschiedene Güter	25 329 045	26 493 338	23 123 262	25 111 359	48 452 307	51 604 697
zusammen	516 432 217	521 337 833	441 431 388	451 529 359	957 863 605	972 867 192

ed by Google

Von den 516,4 Millionen und 521,3 Millionen Tonnen, die hiernach in den Jahren 1899/1900 und 1900/1901 auf den Stationen der berichtenden Bahnen selbst aufgegeben worden sind, entfallen auf die Hauptgruppen der Güter und auf die in drei Bezirke zusammengefaßten Landesteile folgende Anteile:

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen Bezirk I. Gruppen I bis III: Gebiet nördlich vom Ohio und Potomac-Strom und östlich von Illinois und vom Michigan-See			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1900		1901	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	18 067 740	6,12	18 533 275	6.37
Tierische Erzeugnisse	6 197 118	2,10	6 281 148	2.16
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	171 322 650	58,07	166 727 728	57.32
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	22 642 424	7,68	21 330 091	7.33
Manufakturwaren	48 746 706	16,52	50 108 889	17.21
Kaufmannsgüter	12 146 648	4,12	11 532 257	3.96
Verschiedene Güter	15 913 896	5,39	16 607 920	5.70
zusammen . . .	295 037 182	100,00	291 121 317	100.00

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen Bezirk II. Gruppen IV und V: Gebiet südlich vom Ohio und Potomac-Strom und östlich vom unteren Mississippi			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1900		1901	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	5 116 961	8,02	5 286 698	7.86
Tierische Erzeugnisse	778 692	1,22	732 136	1.09
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	33 056 168	51,82	35 142 661	52.25
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	12 233 843	19,18	12 514 682	18.61
Manufakturwaren	7 530 373	11,81	7 852 703	11.68
Kaufmannsgüter	2 304 401	3,61	2 680 449	3.99
Verschiedene Güter	2 768 715	4,34	3 011 882	4.48
zusammen . . .	63 789 153	100,00	67 221 211	100.00

Digitized by Google

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen Bezirk III. Gruppen VI bis X: Gebiet westlich vom Michigan-See, Indiana und unteren Mississippi			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1900		1901	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	30 283 795	19,22	32 282 865	19,81
Tierische Erzeugnisse	7 869 027	4,99	8 132 013	4,99
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	67 223 254	42,65	67 502 167	41,41
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	25 080 154	15,91	27 000 160	16,56
Manufakturwaren	12 980 066	8,24	13 719 586	8,42
Kaufmannsgüter	7 523 152	4,77	7 484 987	4,59
Verschiedene Güter	6 646 434	4,22	6 873 527	4,22
zusammen . . .	157 605 882	100,00	162 995 305	100,00

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen Vereinigte Staaten zusammen			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1900		1901	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	53 468 496	10,35	56 102 838	10,76
Tierische Erzeugnisse	14 844 837	2,87	15 145 297	2,91
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	271 602 072	52,59	269 372 556	51,67
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	59 956 421	11,61	60 844 933	11,67
Manufakturwaren	69 257 145	13,41	71 681 178	13,75
Kaufmannsgüter	21 974 201	4,26	21 697 693	4,16
Verschiedene Güter	25 329 045	4,91	26 493 338	5,08
zusammen . . .	516 432 217	100,00	521 337 833	100,00

Digitized by Google

Die Gesamtmenge der von den berichtenden Bahnen selbst angenommenen, ihnen nicht von Anschlußbahnen zur Weiterbeförderung übergebenen Güter schätzt das Bundesverkehrsamt im Jahre 1899/1900 auf 593 970 955, im Jahre 1900/1901 auf 583 692 427 Tonnen, und nur diese Ziffern dürfen einer Beurteilung der Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und einem Vergleich mit den Eisenbahnen anderer Gebiete zugrunde gelegt werden; in den früher gegebenen Zahlen über die gesamte Beförderungsmenge 1 101,7 Millionen und 1 089,2 Millionen Tonnen[1]) — sind alle die Güter doppelt und noch öfter gezählt worden, die auf ihrem Wege vom Ursprungsort zum endgültigen Bestimmungsplatz mehrere Eisenbahnsysteme berührt haben.

Am Schluß sei noch des Verhältnisses der beförderten leeren Güterwagen zu den beladenen gedacht. Es sind im ganzen 12 811 211 703 Güterwagenmeilen gefahren worden; hiervon entfallen auf beladene Güterwagen 8 889 232 684 Meilen und auf leere 3 921 979 019 Meilen. Die von den beladenen Güterwagen zurückgelegte Meilenzahl beträgt mithin 69,39 % der gesamten Meilenzahl.

[1]) Vergl. S. 1316.

Digitized by Google

Kleinere Mitteilungen.

Die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1901/1902. Dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1901/1902 (Dare de seamă statistică asupra exploatărei căilor ferate docurilor şi serviciului maritim român pe exerciţiul anului budgetar 1901/1902. Bucuresci, 1903) sind nachstehende Angaben entnommen; soweit angängig, sind sie mit den Ergebnissen früherer Jahre verglichen:)[1]

		1899	1900/1901	1901/1902
Länge der im Betrieb befindlichen Linien	km	3 092	3 100	3 171
davon: breitspurig und schmalspurig, zusammen	„	54	54	54
zweigleisig	„			58
Anlagekapital	lei[2]			892 044 793
Stationen und Haltestellen	Anz.	312	315	334
Lokomotiven	„	455	464	482
Personenwagen	„	1 009	1 360	1 354
Gedeckte Güter- und Spezialwagen	„	6 038	6 596	6 684
Offene Güterwagen	„	3 555	4 092	4 145
Personenverkehr.				
Schnell- und Personenzüge sind gefahren worden	Anz.	41 290	34 581	31 791
von denselben sind zurückgelegt	km	6 063 432	5 679 156	5 595 973

[1]) Vgl. die Mitteilungen über die Betriebsergebnisse des Jahres 1900/1901, Archiv 1902 S. 1121.

[2]) 1 lei = 1 Frc. = 0,80 ℳ.

		1899	1900/1901	1901/1902
Zahl der beförderten Reisenden . Anz.		7 061 539	5 472 068	5 343 567
Gefahrene Personenkm:				
überhaupt . . . . . „		407 110 101	348 290 178	350 393 569
auf 1 km Bahnlänge . . . . . „		132 656	112 352	111 271
Güterverkehr.				
Es sind gefahren worden:				
gemischte Züge . . . . . Anz.		41 555	33 421	36 025
Güter- und Arbeitszüge . . . „		39 920	39 573	41 208
Es sind zurückgelegt:				
von gemischten Zügen . . . . km		1 711 874	1 450 599	1 609 305
„ Last- und Arbeitszügen . „		4 140 934	4 171 325	4 610 178
Bruttotonnenkm		1 397 977 568	1 399 153 095	1 730 400 252
Entgleisungen und Zusammenstöße.				
im ganzen		294	277	280
auf 1 km Strecke		0,0955	0,0898	0,0889
Tötungen:				
Bedienstete	eigene Schuld	23	26	8
	Unfälle . . .	3	—	9
Reisende	eigene Schuld	8	4	4
	Unfälle . . .	1	—	2
andere Personen . .	eigene Schuld	52	30	36
	Unfälle . . .	—	—	
im ganzen	eigene Schuld	83	60	48
	Unfälle . . .	4	—	11
auf 1 km Strecke		0,0246	0,0194	0,0187
Verletzungen:				
Bedienstete	eigene Schuld	20	29	22
	Unfälle . . .	10	—	11
Reisende	eigene Schuld	9	6	7
	Unfälle . . .	5	—	5
andere Personen . .	eigene Schuld	17	25	26
	Unfälle . . .	—	1	2
im ganzen	eigene Schuld	46	60	55
	Unfälle . . .	15	1	18
auf 1 km Strecke		0,0194	0,0197	0,0232

Digitized by Google

	1899	1900/1901	1901/1902
Es betrugen:			
die Gesamteinnahmen . . . lei	48 539 359	50 158 165	55 491 715
„ Gesamtausgaben . . . „	39 918 727	35 645 927	33 473 340
mithin:			
Überschuß im ganzen . . . . „	8 620 632	14 512 238	22 018 375
„ für 1 km . . . . . „	2 798	4 681	6 902
der Betriebskoeffizient . . . . „	82,24	71,67	60,32
Beamte, Agenten und Arbeiter waren angestellt:			
im ganzen	18 209	17 724	17 867
auf 1 km Strecke	5,9	5,7	5,6

Die Betriebsergebnisse der Salonik—Monastir-Bahn des Jahres 1902 sind nachstehend mit denen des Jahres 1901[1] verglichen.

Es betrugen	1901		1902	
	Frcs.	%	Frcs.	%
die Einnahmen:				
Reisende	527 716	34,42	574 057	36,19
Gepäck, Hunde	12 280	0,80	13 523	0,85
Eil- und Frachtgut	987 142	64,39	991 989	62,53
Viehverkehr	3 395	0,22	5 109	0,32
Verschiedenes	2 537	0,17	1 791	0,11
zusammen	1 533 070	100,00	1 586 469	100,00
die Ausgaben				
allgemeine Unkosten	147 706	23,38	170 162	24,17
Verkehrsdienst	125 568	19,87	129 894	18,45
Zugbeförderungs- und Werkstättendienst	166 116	26,29	180 145	25,58
Bahnunterhaltungsdienst. . .	192 496	30,46	223 934	31,80
zusammen	631 886	100,00	704 105	100,00
mithin Überschuß	901 184	—	882 364	—

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1337.

Digitized by Google

		1901	1902
Auf 1 km betrugen:			
die Einnahmen	Frcs.	7 005	7 249
„ Ausgaben	„	2 887	3 217
„ Reineinnahme	„	4 118	4 032
Der Betriebskoeffizient betrug	%	41,2	44,38
Es wurden befördert:			
Reisende	Anz.	112 306	121 328
Gütertonnen	t	62 752	67 209

Die Hauptausfuhr und Haupteinfuhr gestaltete sich wie folgt:

		1901	1902
Ausfuhrwaren:			
Getreide	t	7 600	12 498
Ölsamen	„	666	676
Gedörrtes Gemüse	„	975	1 074
Mehl	„	2 260	1 659
Wein	„	1 407	1 208
Früchte	„	2 121	1 760
Melonen	„	502	241
Häute	„	1 153	1 200
Bauholz	„	3 224	3 860
Brennholz	„	641	416
Holzkohle	„	11 811	11 051
Nußwurzelstöcke (Luppen)	„	15	570
Einfuhrwaren:			
Petroleum	t	3 707	2 963
Salz	„	3 766	3 523
Spezereiwaren	„	3 533	2 256
Zucker	„	3 334	3 392
Kaffee	„	229	205
Manufakturwaren	„	1 584	1 762
Seife	„	1 304	959
Eisenwaren	„	1 573	1 368
Glaswaren	„	168	206

Digitized by Google

Zugenommen hat hiernach besonders die Ausfuhr von Getreide, die allerdings im Jahre 1901 infolge der Mißernte des Jahres 1900 eine beschränkte war. Die Getreideausfuhr des Jahres 1902 übertrifft die des Jahres 1900 noch um 398 t. Die Einfuhr ist im Jahre 1902 fast überall hinter der des Vorjahres zurückgeblieben, nur bei Manufaktur- und Glaswaren ist eine merkliche Steigerung eingetreten.

Die Eisenbahnen Canadas in den Jahren 1900/1901 und 1901/1902. [1]) Das canadische Eisenbahnnetz hatte nach amtlichen Quellen[2]) am 30. Juni 1901 eine Länge von 18 294 Meilen, am 30. Juni 1902 eine Länge von 18 868 Meilen, gegen 17 824 Meilen im Jahre 1900. Im Betrieb standen 1901: 18 140, 1902: 18 714 Meilen, davon 634 oder 647 Meilen zweigleisig. Canada hat im ganzen 165 Eisenbahnunternehmungen, von denen 27 vereinigt die Canada-Pacificbahn und 25 die Grand Trunklinien bilden.

Von der Gesamtlänge entfallen:

	1899/1900	1900/1901	1901/1902
auf die Staatsbahnen . . . . . Meil.	1 511	1 511	1 511
„ „ Canada-Pacificbahn . . . „	6 874	7 292	7 321
„ „ Grand Trunklinien . . . „	3 153	3 154	3 157
„ „ übrigen Linien . . . . . „	6 286	6 337	6 879
zusammen . . . Meil.	17 824	18 294	18 868

Unter den zuletzt erwähnten Linien waren in den Vorjahren auch einige Bahnen mit elektrischem Betrieb eingeschlossen, diese sind jetzt ausgeschieden; „elektrische Eisenbahnen“ werden im ganzen 688 Meilen

[1]) Vgl. Archiv 1902 S. 667 ff.: Die Eisenbahnen Canadas im Jahre 1899/1900.

[2]) a. The statistical year-book of Canada for 1901. Seventeenth year of issue. Issued by the department of agriculture. Ottawa, government printing bureau 1902.

b. Dominion of Canada Annual report of the department of railways and canals for the fiscal year from july 1, 1901 to june 30, 1902. Printed by order of parliament. Ottawa 1903.

Digitized by Google

(1901) und 557 Meilen (1902)[1]), (gegen 681 im Jahre 1900), mit einem Anlagekapital von rund 39 080 000 oder 41 600 000 $ als im Betrieb befindlich angegeben, die sich auf 41 Unternehmungen verteilen.

Das auf die Eisenbahnen verwendete Anlagekapital betrug am 30. Juni 1901 rund 1 042 790 000, am 30. Juni 1902 rund 1 098 852 000 $, (1900 = 998 270 000 $). Die Hauptbetriebsergebnisse zeigt nachstehende Übersicht:

Gesamtnetz		1899/1900	1900/1901	1901/1902
Bahnlänge	Meil.	17 824	18 294	18 868
Betriebslänge	„	17 657	18 140	18 714
Anlagekapital:				
überhaupt	Doll.	998 270 000	1 042 790 000	1 098 852 000
für die Bahnmeile	„	56 007	57 002	56 239
Einnahmen:				
überhaupt	„	70 740 270	72 898 749	83 606 503
für die Bahnmeile	„	4 006	4 019	4 471
Betriebsausgaben:				
überhaupt	„	47 699 798	50 368 726	57 343 592
für die Bahnmeile	„	2 701	2 777	3 064
im Verhältnis zur Einnahme	%	67,43	69,10	68,54
Überschuß überhaupt	Doll.	23 040 471	22 530 023	26 322 911
in Prozenten des Aktienkapitals	%	5,62	5,31	5,72
Beförderte Personen	Anz.	21 500 175	18 385 722	20 679 974
„ Gütertonnen	„	35 946 183	36 999 371	42 376 527
Geleistete Zugmeilen	„	55 177 871	53 349 394	55 729 856
Betriebsmittel:				
Lokomotiven	Stck.	2 282	2 433	2 444
Personenwagen	„	2 166	2 066	2 030
Gepäck- und Postwagen	„	662	815	681
Güterwagen	„	66 907	72 023	75 573
Getötete Reisende	Anz.	7	16	19
Verletzte „	„	131	136	176
Getötete Beamte	„	123	118	146
Verletzte „	„	941	969	932

[1]) Die Verringerung gegen 1900 und 1901 hat darin ihren Grund, daß in diesen Jahren bei doppelgleisigen Strecken irrtümlicherweise die gesamten Gleislängen angegeben worden sind.

Digitized by Google

	1899/1900	1900/1901	1901/1902
Von der Gesamtmenge an beförderten Gütertonnen kommen:			
auf Mehl . . . . . t	1 617 744	1 486 351	1 817 945
„ Getreide . . . . . „	4 863 711	4 694 853	5 174 485
„ Bauholz . . . . . „	5 653 492	5 301 519	5 414 396
„ Brennholz . . . . . „	1 276 778	1 597 159	1 578 047
„ Manufakturwaren . . . . „	5 383 777	5 642 947	6 168 420
„ Vieh . . . . . „	861 413	838 895	909 036
„ andere Güter . . . . . „	16 289 268	17 437 647	21 314 198
zusammen wie oben t	35 946 183	36 999 371	42 376 527

Ein Gesamtbild der finanziellen Entwicklung der Eisenbahnen Canadas in den Jahren 1899/1900 und 1900/1901 bietet die nachstehende Übersicht:

	1899/1900	1900/1901	1901/1902
Betriebseinnahmen . . . . . Doll.	67 237 638	69 166 863	79 860 065
Allgemeine Betriebsausgaben . . „	17 842 357	18 285 084	20 274 701
Überschuß . . . . . Doll.	49 395 281	50 881 779	59 585 364
dazu sonstige Einnahmen . . „	3 502 632	3 731 886	3 806 438
Gesamtertrag . . . . . Doll.	52 897 913	54 613 665	63 391 802
davon gehen ab (Bahnunterhaltung, Unterhaltung der Betriebsmittel usw.) . . . . . „	29 857 442	32 083 643	37 068 891
Mithin Reinertrag . . . . . Doll.	23 040 471	22 530 022	26 322 911
Das finanzielle Ergebnis der Staatsbahnen (Intercolonialbahn, Windsorlinie, Prinz-Edward-Inselbahn) ist folgendes:			
Einnahmen . . . . . Doll.	4 774 162	5 213 381	5 918 990
Ausgaben . . . . . „	4 665 228	5 739 052	5 861 099
+ Überschuß[1]), — Verlust[2]) . . . Doll.	+ 108 934 [1])	— 525 671 [2])	+ 57 891 [1])

Wie sich die Betriebsergebnisse des Jahres 1901/1902 im Vergleich zu den Jahren 1899/1900 und 1900/1901 auf die Hauptlinien verteilen, erhellt aus nachstehenden Angaben:

Digitized by Google

Es betrugen			Staatsbahnen: Intercolonialbahn	Staatsbahnen: Prinz Edward-Inselbahn	Canadische Pacificbahn	Grand Trunklinien
Bahnlänge . .	1901/1902	Meil.	1 314,7	209	7 321	3 142
Anlagekapital	1901/1902	Doll.	68 310 620	4 599 825	349 393 814	349 753 401
Einnahmen . . .	1899/1900	„	4 552 072	174 739	30 193 172	20 430 167
	1900/1901	„	4 972 236	193 883	30 378 589	20 900 946
	1901/1902	„	5 671 386	198 000	36 866 875	22 211 814
Betriebsausgaben	1899/1900	„	4 431 405	220 932	17 749 888	12 999 371
	1900/1901	„	5 460 423	261 766	18 251 420	13 316 131
	1901/1902	„	5 574 563	270 160	22 823 200	14 397 693
Reineinnahme . .	1899/1900	„	120 667	— 46 193	12 443 284	7 430 796
	1900/1901	„	— 488 187	— 67 883	12 127 169	7 584 815
	1901/1902	„	96 823	— 72 160	14 043 675	7 814 121
Beförderte Personen . . .	1899/1900	Anz.	1 791 754	147 471	3 947 315	6 214 374
	1900/1901	„	2 025 295	157 793	4 309 536	6 548 096
	1901/1902	„	2 186 226	184 748	4 771 017	7 334 607
Beförderte Gütertonnen. .	1899/1900	„	2 151 208	62 227	6 922 499	9 621 705
	1900/1901	„	2 111 310	73 696	7 145 276	9 753 557
	1901/1902	„	2 385 816	75 381	8 755 538	10 080 963
Geleistete Zugmeilen . .	1899/1900	„	5 473 710	263 025	18 564 212	16 488 361
	1900/1901	„	6 262 674	270 255	17 670 714	16 488 361
	1901/1902	„	6 067 947	273 238	20 504 118	15 478 580
Betriebsmittel (1901/1902):						
Lokomotiven		Stück	280	25	785	706
Personenwagen		„	269	40	610	553
Gepäck- und Postwagen.		„	82	6	270	167
Güterwagen		„	9 801	389	24 253	25 202
Durchschnittliche Fahrt in der Stunde:						
eines Personenzuges . .		Meil.	25	22	33	34
„ Güterzuges. . . .		„	15	16	18	18
Auf 1 Zugmeile kommen:						
an Einnahmen .	1899/1900	cents	83,16	66,43	162,61	123,90
	1900/1901	„	79,39	71,74	171,91	126,76
	1901/1902	„	93,46	72,46	172,80	143,54
an Betriebsausgaben . . .	1899/1900	„	80,95	83,99	95,61	78,58
	1900/1901	„	87,19	96,86	103,29	80,76
	1901/1902	„	91,87	98,87	111,31	93,03

Digitized by Google

Über die Betriebsergebnisse der Canadischen Pacificbahn für die Zeit vom 1. Juli 1901 bis Ende Juni 1902 finden sich im 21. Jahresbericht[1]) nachstehende Angaben:

		1900/1901	1901/1902
		(18 Monate)	(12 Monate)
Einnahmen	Doll.	45 023 001	37 503 053
Betriebsausgaben:			
überhaupt	„	27 635 679	23 417 141
in Prozent der Einnahmen	%	60,75	62,44
Überschuß:			
überhaupt	Doll.	17 387 322	14 085 912
in Prozent der Einnahmen	%	39,25	37,56
		(12 Monate)	
Beförderte Personen	Anz.	4 337 799	4 796 746
Geleistete Personenmeilen	„	419 353 393	534 777 135
Einnahme für die Person und Meile	Cts.	1,93	1,75
Beförderte Gütertonnen	Anz.	7 155 813	8 769 934
Geleistete Gütertonnenmeilen	„	2 383 633 945	3 247 922 167
Einnahme für die Tonne und Meile	Cts.	0,79	0,75
Geleistete Zugmeilen	Anz.	18 181 415	21 128 299
Einnahme für die Zugmeile:			
im ganzen	Doll.	1,54	1,63
„ Personenverkehr	„	1,23	1,32
„ Güterverkehr	„	1,77	1,83
Ausgabe für die Zugmeile	„	0,982	1,062
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	708	745
Personenwagen	„	810	842
Güter- und Viehwagen	„	20 083	21 159
Zugführerwagen	„	363	448
sonstige Wagen	„	886	928

Die Grand Trunk-Eisenbahngesellschaft, die ihren Sitz in London hat und deren Bahnlinien zum Teil in den Vereinigten Staaten liegen, hat über die Betriebsergebnisse in den Jahren 1901 und 1902 je zwei Halbjahresberichte[2]) veröffentlicht, denen nachstehende Angaben entnommen sind:

[1]) Annual report of the Canadian Pacific Railway Company for the fiscal year ended june 30th 1902. Montreal, august 1902.

[2]) Report of the directors and statements of accounts.

Digitized by Google

		1. Januar bis 30. Juni		
		1900	1901	1902
Einnahmen:				
überhaupt	£	2 139 691	2 287 795	2 377 201
auf 1 Zugmeile	d	55,50	60,35	68,13
Ausgaben:				
überhaupt	£	1 442 549	1 544 611	1 603 612
in Prozent der Einnahmen	%	67,42	67,52	67,45
Überschuß	£	697 142	743 184	773 589
Beförderte Personen	Anz.	3 001 414	3 205 441	3 525 855
„ Gütertonnen	„	5 217 131	5 613 613	5 675 338
Geleistete Zugmeilen	„	9 251 959	9 098 576	8 374 196

		1. Juli bis 31. Dezember		
		1900	1901	1902
Einnahmen:				
überhaupt	£	2 435 742	2 569 804	2 811 878
auf 1 Zugmeile	d	67,26	70,93	72,11
Ausgaben:				
überhaupt	£	1 645 528	1 757 154	1 974 821
in Prozent der Einnahmen	%	67,56	68,38	70,23
Überschuß	£	790 214	812 650	837 057
Beförderte Personen	Anz.	3 935 733	4 446 614	4 687 651
„ Gütertonnen	„	5 266 959	5 466 424	6 148 530
Geleistete Zugmeilen	„	8 691 679	8 694 993	9 358 916

Die Eisenbahnen in der englischen Kolonie Natal.[1]) Über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in der englischen Kolonie Natal im Jahre 1902 finden sich in dem amtlichen Bericht der Kolonie (Report of the General Manager of Railways for the Year 1902. Durban, March, 1903) die nachstehenden Angaben:

Am 31. Dezember 1902 betrug die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen $670^3/_4$ engl. Meilen (1 079 km).

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 188 ff.

Digitized by Google

Im Berichtsjahr sind die Linien Talana—Buffalo River und der erste Abschnitt der Zululandbahn von Lower Tugela bis Umhlatuzi in Betrieb genommen. 201½ Meilen neuer Bahnen sind im Bau oder in Bauvorbereitung begriffen.

Nachstehend sind die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse für die Jahre 1901 und 1902 übersichtlich zusammengestellt:

Es betrug:		1901	1902
Betriebslänge am 31. Dezemb. engl. Meilen		—	670¾
„ im Jahresdurchschnitt	„	609	635
Anlagekapital für die Betriebsstrecken	£	8 528 989	9 271 691
Verzinsung des Anlagekapitals	%	5,76	6,60
Gesamteinnahme	£	1 650 355	2 046 116
Ausgabe	„	1 159 026	1 434 023
Überschuß	„	491 329	612 093
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	70,23	70,08
Einnahme aus dem Personenverkehr	£	425 985	561 395
„ „ „ Güterverkehr	„	1 194 888	1 430 155
Verschiedene Einnahmen	„	29 482	54 566
Auf 1 Betriebsmeile entfallen:			
an Einnahme	£	2 710	3 222
„ Ausgabe	„	1 903	2 258
„ Überschuß	„	807	964
Auf 1 Zugmeile entfallen:			
an Einnahme	d	91,08	110,34
„ Ausgabe	„	63,96	77,33
„ Überschuß	„	27,12	33,01
Beförderte Personen	Anz.	2 422 409	2 805 392
„ Gütertonnen[1])	t	1 500 336	1 744 713

[1]) Ausschließlich Vieh und zwar:

		1901	1902
Pferde, Rinder	Stück	279 951	191 331
Schafe, Schweine	„	68 820	98 760

Digitized by Google

	1901	1902
Geleistete Zugmeilen . . . . . Meil.	4 348 609	4 450 557
Anzahl der Betriebsmittel:		
Lokomotiven . . . . . Stck.	—	228
Personenwagen . . . . . „	—	468
Güterwagen . . . . . „	—	3 205

Über den Anteil einzelner Waren am Güterverkehr finden sich die folgenden Angaben:

Es wurden befördert:	1901	1902
Frachtgut (General Merchandise) . t	587 372	698 314
Zucker . . . . . „	23 295	30 782
Zuckerrohr . . . . . „	31 563	38 417
Kohlen . . . . . „	413 443	415 245
Andere Mineralien . . . . . „	244 494	289 899
Bauholz . . . . . „	16 596	37 226
Brennholz . . . . . „	50 434	47 152
Wolle . . . . . „	5 809	6 050
Mehlwaren, Kartoffeln usw. . . . „	126 089	180 808

Die Gesamtzahl der beschäftigten Beamten und Arbeiter beträgt 11 794, hiervon sind 4 745 Europäer, 2 640 Indier und 4 409 Eingeborene.

Über die Entwicklung des Bahnnetzes von Natal seit dem Jahre 1881 bietet die nachstehende Übersicht einen Überblick:

		1881	1890	1900	1902
Mittlere Betriebslänge . . . . . Meil.		98½	285	567	635
Beförderte Personen . . . . . Anz.	in Tausenden	428	642	1 913	2 806
Beförderte Gütertonnen . . . . t		171	302	1 092	1 745
Geleistete Zugmeilen . . . . . Meil.		413	1 628	3 119	4 451
Einnahme . . . . . £		173	607	1 242	2 046
Ausgabe . . . . . „		114	416	891	1 434
Anlagekapital . . . . . „		1 204	3 651	7 808	9 272
Verzinsung des Anlagekapitals . . .	%	4,94	5,21	4,50	6,60
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	„	65,61	68,63	71,73	70,08

Die Eisenbahnen in der Kapkolonie.[1]) Über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in der englischen Kolonie Kap der guten Hoffnung im Jahre 1902 finden sich in dem amtlichen Berichte der Kolonie, Report of the General Manager of Railways for the Year 1902. Cape Town 1903, die nachstehenden Angaben:

Am 31. Dezember 1902 betrug die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen 2 318 englische Meilen (3 730 km). Von der Betriebslänge, im Jahresdurchschnitt 2 196 Meilen, entfallen auf:

das westliche Bahnnetz . . 922 Meilen,
„ Mittelland „ . . 844 „ ,
„ östliche „ . . 430 „ .

Neu eröffnet im Jahre 1902 wurden 4 neue Bahnlinien von 183 Meilen Länge. Ferner wird mitgeteilt, daß auf der Rhodesia-Eisenbahn am 30. März 1903 die 163 Meilen lange Strecke Bulawayo—M'banji Tank eröffnet ist. Bis Ende August sollte die Bahn voraussichtlich bis Wankie an den Viktoria-Fällen des Zambese, 204 Meilen über Bulawayo hinaus in Betrieb genommen werden.

Nachstehend sind die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse für die Jahre 1901 und 1902 übersichtlich zusammengestellt:

Es betrug:		1901	1902
Betriebslänge am 31. Dezember . .	Meil.	2 135	2 318
„ im Jahresdurchschnitt	„	2 104	2 196
Baukapital für die Betriebsstrecken	£	22 469 389	24 031 778
„ „ 1 Betriebsmeile . .	„	10 524	10 367
Verzinsung des Anlagekapitals . .	%	4,42	6,53
Gesamteinnahme	£	3 852 871	5 291 627
Ausgabe	„	2 875 571	3 779 256
Überschuß	„	977 300	1 512 371
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	74,6	71,4
Einnahme aus dem Personenverkehr	£	962 843	1 469 045
„ „ „ Güterverkehr .	„	2 740 164	3 710 834
Nebeneinnahmen	„	149 864	111 748
Auf 1 Betriebsmeile entfallen:			
an Einnahme	£	1 831	2 410
„ Ausgabe	„	1 367	1 721
„ Überschuß	„	464	689

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1340 ff.

		1901	1902
Auf 1 Zugmeile entfallen:			
an Einnahme	d	89,0	103,1
„ Ausgabe	„	66,4	73,6
„ Überschuß	„	22,6	29,5
Beförderte Personen	Anz.	15 433 716	19 428 888
„ Gütertonnen[1]	t	1 702 868	2 177 805
Geleistete Zugmeilen	Anz.	10 388 468	12 318 639
Anzahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven[2]	Stck.	536	584
Personenwagen[2]	„	674	687
Güterwagen[2]	„	9 918	10 516

Über den Anteil einzelner Waren am Güterverkehr finden sich nachstehende Angaben:

Es wurden befördert:		1901	1902
Frachtgut (General)	t	837 583	1 127 346
Kohlen	„	105 284	128 878
„ (eingeführte)	„	41 580	45 794
Bauholz	„	11 766	7 711
„ (eingeführtes)	„	60 806	59 469
Getreide	„	29 902	42 523
„ (eingeführtes)	„	140 438	144 743
Wolle	„	44 295	51 152
Sonstige Erzeugnisse der Landwirtschaft	„	86 388	127 283
An Vieh wurde befördert:			
Pferde	Stck.	91 041	85 191
Hunde	„	5 435	9 412
Rinder	„	25 020	56 444
Schafe	„	607 771	627 779
Schweine	„	17 961	24 940
Straußen	„	1 128	2 630

[1] Ohne Vieh.

[2] Außerdem für die Schmalspurbahnen 3 Lokomotiven, 9 Personen- und 128 Güterwagen.

Digitized by Google

Der Wert der aus den Hafenplätzen ausgeführten und dort eingeführten Waren betrug:

Hafenplatz	1901		1902	
	Ausfuhr £	Einfuhr £	Ausfuhr £	Einfuhr £
Kapstadt	492 806	9 239 834	478 344	12 739 221
Port Elizabeth. . . .	1 684 201	6 384 297	2 216 416	10 495 121
East London	827 623	3 583 634	969 414	5 681 223

Als wichtigere Ausfuhrartikel werden genannt: Wolle, Häute, Getreide, Wein und Spirituosen, ferner Mehl, Horn, Elfenbein und Straußenfedern.

Über die auf den Staatsbahnen der Kapkolonie in den Jahren 1901 und 1902 vorgekommenen Eisenbahnunfälle finden sich nachstehende Zahlen:

Durch Eisenbahnunfälle wurden:	1901		1902	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:				
ohne eigenes Verschulden	8	14	10	32
durch eigene Schuld	9	33	14	39
b) Bahnbedienstete:				
ohne eigenes Verschulden	3	32	4	40
durch eigene Schuld	19	74	20	52
c) Sonstige Personen:				
ohne eigenes Verschulden	—	21	—	3
durch eigene Schuld	55	75	72	60
überhaupt	94	249	120	226
	343		346	

Die erhebliche Steigerung der Einnahmen im Berichtsjahr ist dem allgemeinen Aufschwung des Handels in Südafrika nach dem Friedensschlusse zu verdanken. Das Anwachsen der Ausgaben wird vornehmlich auf den andauernd hohen Preis der Kohlen zurückgeführt. Der Durchschnittspreis betrug für die Tonne für einheimische Kohlen 22 sh 3,4 d, für eingeführte 48 sh 7 d. Von der Eröffnung neuer Kohlenminen in Rhodesia und Transvaal wird Besserung dieses Notstandes schon für die nächste Zukunft erwartet.

Digitized by Google

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Preuß. Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 22. Mai 1903, in Sachen des preußischen Staatsfiskus, vertreten durch den königlichen Provinzialsteuerdirektor in B., Beklagten und Revisionsklägers, wider die offene Handelsgesellschaft Aron H. & Sohn in H., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Die Benutzung von Firnis zum Anstrich von Eisenbahnwagen ist als Verbrauch im Sinne der Tarifstelle 32 Ziffer 3 des Stempelsteuergesetzes nicht anzusehen.

Aus den Gründen:

Durch schriftlichen Vertrag vom 23./27. Februar 1901 verkaufte die klagende Handlung an die königliche Eisenbahndirektion in H. 19 200 kg Bleiweiß zum Preise von 41,25 ℳ für 100 kg. Das Bleiweiß wurde in trockener Pulverform geliefert und sollte dem Zwecke dienen, nach Mischung mit Firnis und mit anderen Farbstoffen zur Herstellung von Anstrichmasse für die Eisenbahnwerkstatt verwendet zu werden. Auf Erfordern des Beklagten hat die Klägerin für den Vertrag einen Stempel von $^1/_3$ vom Hundert des Kaufpreises mit 26,50 ℳ entrichtet. Sie beansprucht Stempelbefreiung auf Grund der Vorschriften der Tarifstelle 32. Ermäßigungen und Befreiungen, Ziffer 3 des preußischen Stempelsteuergesetzes vom 31. Juli 1895 mit der Behauptung, das Bleiweiß sollte zum unmittelbaren Verbrauch im Gewerbe des Eisenbahnfiskus dienen, es sei auch im Inland im Betriebe der Klägerin hergestellt worden. Der Klageantrag geht dahin, den Beklagten zur Rückzahlung des eingezogenen Stempelbetrages nebst 4 vom Hundert Zinsen seit dem Tage der Klagezustellung zu verurteilen. Der Beklagte hat die Abweisung der Klage beantragt. Das Landgericht I in B. hat den Beklagten entsprechend dem Klageantrage verurteilt und das Kammergericht die dagegen vom Beklagten eingelegte Berufung zurückgewiesen. Beide Instanzrichter nehmen an, daß der Vertrag über Mengen von Waren abgeschlossen sei, die zum

Digitized by Google

unmittelbaren Verbrauch im Gewerbe des Eisenbahnfiskus dienen sollten, und daß er daher vom Stempel der Tarifstelle befreit sei. Der Beklagte hat die Revision mit dem Antrage eingelegt, das Berufungsurteil aufzuheben und entsprechend dem Berufungsantrage unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils die Klage abzuweisen. Die Klägerin beantragt die Zurückweisung der Revision.

Die Annahme des Berufungsrichters, der vom Beklagten zur Versteuerung gezogene Vertrag sei ein „Kaufvertrag über Mengen von Sachen oder Waren" im Sinne der Ziffer 3 der genannten Befreiungsvorschrift, ist von der Revision nicht angefochten und auch nicht zu beanstanden. Im übrigen begründet der Berufungsrichter die Anwendung der Befreiungsvorschrift dahin:

Ob in der Umwandlung des Bleiweißes mittels Firnisses usw. in Anstrichmasse ein Verbrauch des Bleiweißes zu erblicken sei, könne dahingestellt bleiben, da jedenfalls das Aufstreichen der Anstrichmasse auf einen Gegenstand ein Verbrauch der Anstrichmasse und damit auch des Bleiweißes sei. Eine Anstrichmasse, die auf Wagen, Maschinen und sonstige Geräte aufgetragen sei, gelte wirtschaftlich als untergegangen; sie habe für das Wirtschaftsleben nicht nur eine andere Form angenommen, sei auch im Wirtschaftssinne nicht nur Bestandteil einer anderen Sache geworden, sondern sie gelte wirtschaftlich als aufgehoben und werde nach den wirtschaftlichen Anschauungen auch nicht dadurch erhalten, daß sie wieder abgeschabt werden könne und abgeschabt werde.

Der aus diesen Ausführungen sich ergebende Begriff des Verbrauchs steht nicht in Übereinstimmung mit dem Begriffe, den die Rechtsprechung als den der Befreiungsvorschrift zugrunde liegenden aus der sprachgebräuchlichen Anwendung des Ausdrucks und aus der Entstehungsgeschichte der Stempelvorschrift festgestellt hat. Der jetzt erkennende Senat hat in seinem Urteile vom 8. Oktober 1901 (Entscheidungen Band 49 S. 303) sich dahin ausgesprochen: Selbst wenn man für die Begriffsbestimmung des Verbrauchs von dem durch die frühere Rechtsprechung aufgestellten Erfordernisse der physischen Vernichtung der Sache, d. h. des einzelnen Stoffgebildes, absehen wolle, so sei doch soviel gewiß, daß ein dauernder Gebrauch des Gegenstandes im Gewerbe mit dem Begriffe des Verbrauches im Sinne der streitigen Vorschrift unvereinbar sei; dabei mache es für die Tatsache dieses dauernden Gebrauchs keinen Unterschied, ob die erworbene Sache ihre Form und Gestalt ändert, ihre Selbständigkeit verliert, mit anderen Gegenständen vereinigt und zu deren Bestandteil gemacht wird, also bearbeitet oder verarbeitet wird. Von diesen klaren Grundsätzen abzugehen, liegt kein Anlaß vor. Ihre Anwendung mag in einzelnen Fällen zu Zweifeln führen, da die Grenze

Digitized by Google

zwischen einem dauernden Gebrauch und einem solchen Gebrauch, der sich wegen seiner kurzen Dauer — bis zur Vernichtung der Sache infolge der durch den bestimmungsgemäßen Gebrauch bewirkten Abnutzung — dem Verbrauche nähert oder in einen solchen übergeht, unter Umständen schwer zu ziehen ist. Im vorliegenden Falle kann es aber nicht zweifelhaft sein, daß das Bleiweiß — nur dieses, nicht die aus ihm hergestellte Anstrichmasse war Gegenstand des Kaufgeschäfts — zum dauernden Gebrauche dienen sollte. Es war dazu bestimmt, dauernd in der Form eines durch Anstrich hergestellten Überzugs über gewisse Gegenstände ihnen ein gefälligeres Aussehen zu verleihen oder sie, wie bei Eisenteilen, vor Zerstörung (durch Rost oder dgl.) möglichst lange zu schützen. Dabei ist es nach den Grundsätzen des genannten Urteils vom 8. Oktober 1901 gleichgültig für die Annahme des Gebrauchs, daß das Bleiweiß, das als trockenes Pulver gehandelt wird, in dieser Form nicht unmittelbar zur Herstellung des Überzuges verwendet werden kann und zu diesem Zwecke erst unter Veränderung seiner Form und Vereinigung mit flüssigen Stoffen, z. B. Firnis und dgl., in Anstrichmasse verwandelt werden muß.

Ist hiernach die Anwendung der bezeichneten Befreiungsvorschrift schon deshalb ausgeschlossen, weil die gekaufte Sache nicht zum Verbrauche dienen sollte, so kann dahingestellt bleiben, ob das weitere Erfordernis der Anwendung vorliegt, daß das Bleiweiß unmittelbar in einem Gewerbe verwendet werden sollte.

Das Berufungsurteil war hiernach wegen unrichtiger Anwendung der Befreiungsvorschrift aufzuheben.

Handelsrecht.

Beschluß des königl. Kammergerichts, I. Ferienzivilsenats, vom 18. Juli 1903, in der Handelsregistersache, betreffend Bestellung des Liquidators der Aktiengesellschaft in Firma M.-M.-Eisenbahn in D.

Zu Liquidatoren einer Aktiengesellschaft können im Sinne der §§ 295, 296 und 319 R.-H.-G.-Bs. nur physische Personen bestellt werden. Eine Behörde als solche kann die Obliegenheiten eines Liquidators nicht wahrnehmen; die Bestellung einer Behörde und deren Eintragung in das Handelsregister ist daher unzulässig. — Dagegen ist die Frage, ob nicht ein Beamter oder der Einzelträger einer Behörde zum Liquidator bestellt werden könne, zu bejahen, sofern nur die Firmenzeichnung der Vorschrift im Abs. 4 des § 296 R.-H.-G.-Bs. genügt. —

Aus den Gründen:

Die Aktiengesellschaft in Firma M.-M. Eisenbahn in D. hat durch ihren Vorstand zu Protokoll des königlichen Amtsgerichts in D. angemeldet, daß sie durch Vertrag mit der königlichen Staatsregierung ihr

Digitized by Google

Vermögen im ganzen an den preußischen Staat abgetreten und ihre Auflösung beschlossen habe, sowie daß die Liquidation durch den Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in D. bewirkt werden solle. Verbunden hiermit war ihr Antrag, in das Handelsregister einzutragen:

daß die Gesellschaft aufgelöst sei und

daß die Liquidation durch den Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion zu D. bewirkt werde.

Gleichzeitig war in der erwähnten Verhandlung vor dem königlichen Amtsgericht D. der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in D., H., erschienen und hatte die Firma nebst seiner Namensunterschrift wie folgt gezeichnet:

M.-M. Eisenbahn in Liquidation, der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in D., H—.

Das königliche Amtsgericht hat darauf durch Beschluß die mit der Anmeldung beantragte Eintragung in das Handelsregister unter der Begründung abgelehnt, daß die Liquidation einer aufgelösten Aktiengesellschaft nur durch physische Personen erfolgen könne, daß aber der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in D. eine Behörde sei, und auch durch die Fassung der Firmenzeichnung unter Voranstellung seines Amtscharakters zum Ausdruck gebracht habe, daß er als Träger eines Amtes in Tätigkeit treten wolle. Gegen diesen Beschluß haben der Vorstand der vorbezeichneten Aktiengesellschaft sowie der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in D. die Beschwerde eingelegt und darin in erster Reihe die Auffassung vertreten, daß die Bestellung juristischer Personen, also auch öffentlicher Behörden, zu Liquidatoren gesetzlich statthaft sei, weiter aber geltend gemacht, daß der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in D. auch eine physische Person sei und als solche durch Zeichnung seiner Namensunterschrift den Gesetzesvorschriften genügt habe.

Das Beschwerdegericht hat die Beschwerde als unbegründet zurückgewiesen. Es billigt die Auffassung des Amtsgerichts in allen Punkten und führt namentlich aus, daß im Sinne des Abtretungsvertrages die Liquidationstätigkeit nicht sowohl einer bestimmten physischen Person, als vielmehr dem jeweiligen Träger des Amtes des Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in D. übertragen sei, sodaß die Auswahl dieser Person in das Belieben der Staatsregierung gestellt sei.

Gegen diesen Beschluß ist die weitere Beschwerde erhoben, deren Antrag dahin geht:

das königliche Amtsgericht in D. anzuweisen, dem Eintragungsantrage stattzugeben.

Digitized by Google

Unter Aufrechterhaltung der früheren Anführung wird Verletzung des § 295 R.-H.-G.-Bs. gerügt. In der Beschwerdeschrift war bereits darauf hingewiesen worden, daß das königliche Amtsgericht St. in einem gleichliegenden Falle die Eintragung des Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in St., Dr. S., als des Liquidators einer aufgelösten Privateisenbahn-Aktiengesellschaft in das Handelsregister verfügt habe: in der weiteren Beschwerde wird ferner hervorgehoben, daß das königliche Amtsgericht K. denselben Standpunkt hinsichtlich des Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion A., J., eingenommen habe. Auch wird ausgeführt, daß nach der Fassung des Abtretungsvertrages der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion D. nicht als Behörde, sondern als hinreichend bestimmte physische Person zum Liquidator bestellt sei.

Für die sachliche Beurteilung der weiteren Beschwerde sind folgende Erwägungen maßgebend, nach welchen ihr Erfolg beizulegen ist:

Den Vorderrichtern ist darin beizutreten, daß zu Liquidatoren einer Aktiengesellschaft (wie überhaupt einer jeden Gesellschaft) nur physische Personen bestimmt werden können. Dies folgt — insbesondere auch im Sinne des § 295 R.-H.-G.-Bs. — daraus, daß die Liquidatoren, ebenso wie die Vorstandsmitglieder (an deren Stelle sie treten), die im Dienste der Gesellschaft stehenden, zur Geschäftsführung berufenen, gesetzlichen Vertreter derselben sind, die im Rahmen der ihnen zustehenden Befugnisse und abhängig von den zur Aufsicht über sie berufenen Organen (vgl. namentlich § 319 R.-H.-G.-Bs.) für die Gesellschaft persönlich aufzutreten haben. Durch eine Behörde als solche können diese Obliegenheiten nicht wahrgenommen werden, weil diese selbst einer besonderen persönlichen Vertretung durch den Träger ihrer Amtsgewalt bedarf und nur innerhalb der ihr staatsseitig beigelegten Zuständigkeit — also von vornherein in gewisser Begrenzung — nach außen hin aufzutreten befugt ist.

Eine andere Frage aber ist es, ob der jeweilige — seiner Person nach feststehende — Einzelkörper einer Behörde zum Liquidator einer Aktiengesellschaft bestimmt werden kann. Diese Frage muß bejaht werden, weil Bedenken irgend welcher Art dagegen nicht obwalten. Richtig ist es zwar, daß im Sinne des § 295 R.-H.-G.-Bs. nur bestimmte (wirklich vorhandene) physische Personen — und nicht solche, deren Persönlichkeit von einem ungewissen Umstande abhängig gemacht ist — zu Liquidatoren berufen werden können; diesem Erfordernis ist aber genügt, wenn zum Liquidator ein Beamter (bzw. der Einzelträger einer Behörde) bestellt ist, der zur Zeit seiner Bestellung das ihm verliehene Amt bereits bekleidete. Die Frage, ob und welche rechtserheblichen Veränderungen sich ergeben können, wenn derselbe aus diesem Amte scheiden sollte,

Digitized by Google

ist jeweilig — solange ein solcher Fall nicht eintritt — nicht zur Erörterung zu stellen; praktische Schwierigkeiten werden dadurch kaum jemals herbeigeführt werden, da alsdann nach dem gewöhnlichen Gange der Dinge ein anderer Liquidator zu bestellen sein würde. Es kann auch nicht in Zweifel gezogen werden, daß es dem zum Liquidator bestimmten Beamten — gerade weil er aus Anlaß seines Amtes diese Stellung bekleidet — unverwehrt ist, bei seiner Firmenzeichnung den Amtscharakter in einer ihm geeignet scheinenden Fassung zum Ausdruck zu bringen, wenn nur die Firmenzeichnung der Vorschrift im Absatze 4 des § 296 R.-H.-G.-Bs. genügt. Deshalb ist die von dem Amtsgericht hervorgehobene Fassung der Firmenzeichnung unter Voranstellung des Amtscharakters als „des Präs denten der königlichen Eisenbahndirektion D." gleichgültig, wenn nur die Firmenzeichnung nebst der Namensunterschrift des Liquidators stattgefunden hat.

Hiernach ist die Ablehnung der auf Handelsregistereintragungen gestellten Anträge unter Verletzung der §§ 295, 296 R.-H.-G.-Bs. erfolgt und es ist die Aufhebung der Vorentscheidungen geboten; nach Maßgabe der vorstehenden Erwägungen wird das Amtsgericht D. von neuem über die Anträge zu befinden haben.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Königlichen Oberverwaltungsgerichts.[1])

I. Straßen- und Wegebau.

Umlegung der Anliegerbeiträge für Straßenherstellungskosten.

Endurteil (IV.) vom 27. November 1902, Entschd. Bd. 42 S. 25.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

1. Nach § 15 des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 sind ortsstatutarische Bestimmungen gestattet, welche vorschreiben, daß schon vor vollständiger Fertigstellung einer Straße die Kosten, die durch die einzelnen zum Straßenausbau erforderlichen Leistungen entstanden sind, nach Ausführung jeder dieser Leistungen für sich allein zusammengerechnet und unabhängig von den Kosten der übrigen Leistungen auf die Pflichtigen umgelegt werden können. Die Rechtsgültigkeit einer solchen statutarischen Spaltung der Kosten ist aber notwendig dadurch bedingt, daß im Statute bestimmt vorgeschrieben wird, für welche einzelnen Leistungen die besondere Beitragsforderung zulässig sein soll. Das Statut

[1]) Inbetreff der früher im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlichten entsprechenden Zusammenstellungen vgl. Archiv 1899 S. 1093, 1900 S. 833 und S. 1227, 1901 S. 1119, 1902 S. 942 und 1903 S. 434.

darf die Spaltung nicht dem Belieben der städtischen Behörden überlassen, sondern muß objektive, für die Behörden wie für die Anlieger maßgebende Normen aufstellen, nach denen die Spaltung bewirkt werden soll.

2. Die Gemeinde kann nur diejenigen Kosten für die Anlage der Straße berechnen, die sie tatsächlich aus eigenen Mitteln hat aufwenden müssen. Daraus folgt einmal, daß die Gemeinde für die zur Straße verwendeten Teile öffentlicher Wege keine Kosten berechnen darf, und sodann weiter, daß sie alle Beträge, die ihr durch Verwertung der nicht zur Straße erforderlichen Wegeflächen zugeflossen sind, von den Gesamtkosten der Straße absetzen muß.[1])

Wegweiser an öffentlichen Wegen.

Endurteil (IV.) vom 27. November 1902, Entschd. Bd. 42 S. 199.

Die Wegweiser sind Zubehörungen der öffentlichen Wege; sie dienen der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf diesen Wegen. Sie sind mithin, wie die öffentlichen Wege selbst, polizeiliche Einrichtungen und unterstehen sowohl hinsichtlich der Stellen, an denen sie zu errichten sind, als auch hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und ihrer Aufschriften lediglich den Anordnungen der Wegepolizei. Dabei kann es nicht darauf ankommen, daß die Anfertigung der Aufschriften regelmäßig nicht durch die Polizei unmittelbar besorgt wird, sondern ebenso wie die Aufstellung der Wegweiser selbst durch die Wegebaupflichtigen. Diese haben keineswegs selbständig darüber zu entscheiden, wie die Aufschrift zu lauten hat; sie führen nur aus, was die Polizei ausdrücklich oder stillschweigend verlangt.

Veränderung von Wegeanlagen infolge der Verlegung einer Brücke über einen Strom. Zuständigkeitsverhältnisse.

Endurteil (IV.) vom 17. November 1902, Entschd. Bd. 42 S. 203.

1. Die Herstellung der infolge der Verlegung einer Brücke über einen öffentlichen Strom notwendigen Veränderungen der Wegeanlagen liegt nicht dem Wasserbaufiskus, sondern dem Träger der Wegebaulast ob. Denn die durch die Verschiebung der Brücke notwendigen Anrampungen sind nicht Zubehör der Brücke, sondern Teile der Wege, und deshalb nicht vom Brückenbaupflichtigen, sondern von dem Wegebaupflichtigen anzulegen und zu unterhalten.[2])

[1]) Vgl. auch Endurteile vom 6. Mai und 4. Juli 1901, Entschd. Bd. 40 S. 103. 107.

[2]) Vgl. auch Endurteil vom 4. Juli 1901, Entschd. Bd. 40 S. 268.

Digitized by Google

2. Wenn beim Wegebau Leistungen in Frage stehen, die nicht der ordentliche Wegebaupflichtige, sondern ein Chausseebaupflichtiger zu erfüllen hat, so handelt es sich um chausseebauliche Leistungen; diese zu fordern ist aber die Ortspolizei unzuständig. Der Chausseebaupflichtige kann nicht gezwungen werden, auf Grund seiner Chausseebaupflicht eine Verfügung der Ortspolizei auszuführen.

Nachträgliche Änderung einer von einem Eisenbahnunternehmer erbauten Wegeunterführung.

Endurteil (IV.) vom 18. Dezember 1902, Entschd. Bd. 42 S. 215, Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 429.

Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, § 4.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Wenn ein Eisenbahnunternehmer einen öffentlichen Weg mittels eines Bauwerks unter die Eisenbahn hindurchgeführt hat, und ihm bei Anordnung dieser Wegeunterführung eine Auflage hinsichtlich der Mitwirkung bei der Unterhaltung des zwischen den Stützmauern liegenden Wegeteils landespolizeilich nicht gemacht worden ist, so kann er, da er in den Kreis der Wegeunterhaltungspflichtigen nicht hineingezogen ist, auch nicht zu den Kosten einer etwa später im Interesse des Verkehrs auf dem öffentlichen Wege nötig werdenden Verbreiterung der Unterführung herangezogen werden.

Die durch eine solche Verbreiterung bedingte Abänderung der Eisenbahnanlage würde im übrigen nach § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nicht ohne die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zulässig sein. Will daher die Wegepolizeibehörde gegenüber dem Wegebaupflichtigen eine entsprechende Anordnung erlassen, so muß sie sich vorher über die Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und die von diesem für den Fall der Weiterrückung der Stützmauern zu stellenden Bedingungen vergewissern. Sie muß sich also zunächst ein ministeriell genehmigtes Projekt als Unterlage für die zu stellende Anforderung beschaffen.

Verlegung oder Einziehung von Landstraßen.

Endurteil (IV.) vom 2. Oktober 1902, Entschd. Bd. 42 S. 219.

Allg. Landrecht II 15 § 4.

Die Landespolizeibehörde kann gemäß § 4 Tit. 15 T. II A. L. R. die Verlegung oder Einziehung einer Landstraße vornehmen, wie sie es zum gemeinen Besten dienlich findet, ohne die Beteiligten vorher zu hören. Wenn in einem solchen Falle die bisherige Landstraße nicht als öffentlicher Weg vollständig eingezogen wird, geht sie von selbst in die

Klasse der gewöhnlichen Kommunikationswege über und fällt damit der Unterhaltungspflicht des Trägers der ordentlichen Wegebaulast anheim. Notwendig ist aber dabei, daß die Willensäußerung der Landespolizeibehörde denen, die es angeht, insbesondere dem ordentlichen Wegeunterhaltungspflichtigen, auf den die Wegebaulast durch die Verlegung übergeht, bekannt wird.

Bahnhofszufuhrwege.

Endurteil (IV.) vom 23. Juni 1902, Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 887.

Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, § 4.

Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. Juli 1891, §§ 4, 17.

Zur Herrichtung und Unterhaltung eines öffentlichen Weges, durch den die Verbindung zwischen einer Chaussee und einer Eisenbahnstation geschaffen wird, kann der Eisenbahnunternehmer nicht in Anspruch genommen werden, wenn die Verpflichtung zur Herrichtung des Weges als öffentlichen ihm nicht auferlegt (§ 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838) oder von ihm übernommen worden ist. Ist dies nicht der Fall, so liegt die Herrichtung und Unterhaltung des Weges dem ordentlichen Wegebaupflichtigen ob.

Umwandlung eines von dem Eisenbahnunternehmer angelegten Kulturweges in einen öffentlichen Weg.

Endurteil (IV.) vom 5. Dezember 1901, Archiv für Eisenbahnwesen 1903 S. 889.

Wenn ein Weg, der ursprünglich von dem Eisenbahnunternehmer als Privatweg für die wirtschaftlichen Zwecke der anstoßenden Ackerbesitzer — als ein sog. Interessentenweg — angelegt ist, später mit ausdrücklicher oder stillschweigender Zustimmung der Beteiligten (Wegeeigentümer, Wegebaupflichtiger, Wegepolizeibehörde) zu einem öffentlichen Wege geworden ist, so ist damit die Unterhaltungspflicht auf den ordentlichen Wegebaupflichtigen übergegangen. Die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers, den einzelnen Parzellenbesitzern einen Zugangsweg zu ihren Grundstücken zu gewähren, ist zwar dadurch nicht beseitigt; ihre Erfüllung durch den Verpflichteten ist aber so lange nicht erforderlich, als der öffentliche Weg besteht.

Digitized by Google

II. Wasserrecht.

Auslegung des Privatflußgesetzes.

Endurteil (III.) vom 22. September 1902, Entschd. Bd. 42 S. 240.

Gesetz über die Privatflüsse vom 28. Februar 1843, § 3.

Unter den § 3 des Privatflußgesetzes, wonach das zum Betriebe von Färbereien, Gerbereien, Walken und ähnlichen Anlagen benutzte Wasser keinem Flusse zugeleitet werden darf, wenn dadurch der Bedarf der Umgegend an reinem Wasser beeinträchtigt oder eine erhebliche Belästigung des Publikums verursacht wird, fallen gewerbliche Anlagen jeder Art, die das von ihnen benutzte Wasser einem Privatflusse zuleiten. „Ähnliche Anlagen" sind solche Anlagen, deren Betrieb in gleicher Weise, wie es bei Färbereien usw. der Fall ist, die Benutzung von Wasser und die Ableitung des gebrauchten überschüssigen Wassers mit sich bringt. Ob im übrigen ihre Betriebsweise derjenigen der ausdrücklich im § 3 genannten Anlagen ähnlich ist, ist gleichgültig.

Beschränkung der Bodenbenutzung im Hochwassergebiete von Flüssen.

Endurteil (III.) vom 2. Oktober 1902, Entschd. Bd. 42 S. 262.

Deichgesetz vom 28. Januar 1848, § 1.

Die land- und forstwirtschaftliche sowie die gartenmäßige Bodenbenutzung sind den Beschränkungen des Deichgesetzes nicht unterworfen, insbesondere ist eine forstmäßige Anpflanzung von Bäumen keine deichähnliche Erhöhung der Erdoberfläche.

III. Baupolizei.

Grenzen der Befugnisse der Baupolizei.

Endurteil (IV.) vom 19. Januar 1903, Entschd. Bd. 42 S. 353.

Die Aufgabe der Baupolizei beschränkt sich darauf, das öffentliche Baurecht zu gestalten und anzuwenden. Sie kann hierbei weder durch polizeiliche Verfügung noch auch im Wege der Polizeiverordnung neue Lasten oder Verpflichtungen schaffen, sondern nur die Erfüllung solcher Verbindlichkeiten regeln, die auf anderweiten rechtlichen Grundlagen beruhen. Jeder Eigentümer ist zwar verpflichtet, das einzelne Grundstück in einem den polizeilichen Anforderungen entsprechenden Zustande zu erhalten, und die Polizei ist berechtigt, über das Bestehen dieses Zustandes zu wachen. Sie kann aber nicht verlangen, daß der Eigentümer in seinen aus dem Eigentume folgenden Befugnissen Einschränkungen erdulde, damit ein anderes wirtschaftlich getrenntes und selbständiges

Grundstück in einem polizeimäßigen Zustande bleibe. Für die Wahrung dieses Zustandes hat nur der Eigentümer des anderen Grundstücks zu sorgen, an ihn muß die Polizei sich halten.

Ansiedelungsgenehmigung.

Endurteil (IV.) vom 5. Januar 1903, Entschd. Bd. 42 S. 381.

Ansiedelungsgesetz vom 25. August 1876, §§ 13, 14.

Die Bestimmungen im § 13 Abs. 2 des Ansiedelungsgesetzes vom 25. August 1876, wonach die Ansiedelungsgenehmigung für Wohnhäuser, die auf einem bereits bebauten Grundstücke im Zusammenhange mit bewohnten Gebäuden errichtet oder eingerichtet werden sollen, nicht erforderlich ist, finden nur dann Anwendung, wenn die Ansiedelungsgenehmigung für das bereits bestehende bewohnte Gebäude schon erteilt worden ist oder nicht erforderlich war.

Nach dem Gesetz vom 25. August 1876 genügt es, wenn der Ansiedler das Recht hat, einen Weg für jede Art von Verkehr, wie er bei menschlichen Wohnstätten in Betracht kommt, zu benutzen. Dazu ist nicht unter allen Umständen ein Fahrweg erforderlich, vielmehr genügt unter Umständen auch ein Fußweg von ausreichender Breite.

IV. Andere Entscheidungen.

Krankenversicherung.

Endurteil (III.) vom 9. Juni 1902, Entschd. Bd. 42 S. 308.

Krankenversicherungsgesetz vom 10. April 1892.

Der Begriff der Krankheit im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes umfaßt einen anormalen körperlichen oder geistigen Zustand, der die Notwendigkeit einer Heilbehandlung oder die Erwerbsunfähigkeit zur Folge hat. Demgemäß ist während der Dauer dieses Zustandes mit dem Fortbestand einer Krankheit im Sinne des Gesetzes zu rechnen, auch wenn es der Heilbehandlung bei obwaltender Erwerbsunfähigkeit nicht oder nicht mehr bedarf. Andererseits ist nach dem Fortfalle der Notwendigkeit der Heilbehandlung und der Erwerbsunfähigkeit das Vorhandensein einer Krankheit im Sinne des Gesetzes zu verneinen, auch wenn die nach den Grundsätzen der medizinischen Wissenschaft in Betracht kommende Krankheitsart nicht gänzlich beseitigt ist. Die von neuem hervortretende Notwendigkeit der Heilbehandlung oder der Einstellung der Erwerbstätigkeit ist als der Eintritt einer neuen Krankheit im Sinne des Gesetzes anzusehen, der das Recht auf Krankenunterstützung neu begründet.

Digitized by Google

Aus dem Begriffe der Krankheit als eines die Heilbehandlung oder die Erwerbsunfähigkeit bedingenden Zustandes folgt, daß es sich auf Grund eines solchen Zustandes um denselben Unterstützungsfall dann noch handelt, wenn zu der diesen Zustand verursachenden Krankheitsart, bevor die Notwendigkeit der Heilbehandlung fortgefallen oder die Erwerbsfähigkeit wiedererlangt ist, während der Dauer der Unterstützungszeit eine andere, ebenfalls die Heilbehandlung oder die Erwerbsunfähigkeit bedingende Krankheitsart hinzugetreten ist, die sich nach den Grundsätzen der medizinischen Wissenschaft als eine von der ersteren völlig verschiedene und auch von ihr unabhängig entstandene Krankheit darstellt.

Beleuchtung öffentlicher Wege durch Kleinbahnunternehmer. Erzwingung der Erfüllung von Genehmigungsbedingungen.

Endurteil (IV.) vom 24. November 1902, Entschd. Bd. 42 S. 371.

Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892, § 22.

Der Unternehmer einer Kleinbahn, der im Rahmen der ihm erteilten Genehmigung eine öffentliche Straße benutzt, ist nicht verpflichtet, die Straße zu beleuchten, wenn ihm darüber von der Genehmigungsbehörde bei Erteilung der Genehmigung keine Auflage gemacht worden ist. Vielmehr ist zur Beschaffung einer solchen Straßenbeleuchtung oder zur Bereitstellung der dazu erforderlichen Kosten die Gemeinde verpflichtet, wobei es nicht darauf ankommt, ob die zu beleuchtenden Strecken in den geschlossen bebauten Ortsteilen liegen. Denn die Gemeinden haben, sofern Sicherheit und Ordnung es notwendig machen, auch diejenigen Wegestrecken zu beleuchten, die sich in ihrem Gebiete, wenn auch außerhalb des eigentlichen Ortsbereiches befinden.

Die Erfüllung einer Genehmigungsbedingung seitens des Kleinbahnunternehmers kann nicht von der Ortspolizeibehörde, sondern nur von der Genehmigungsbehörde erzwungen werden.

Beamtendisziplin.

Endurteil (I.) vom 8. Juli 1902, Entschd. Bd. 42 S. 429.

Disziplinargesetz vom 21. Juli 1852, § 2.

Der Dienstvorgesetzte ist berechtigt, von dem ihm unterstellten Beamten über seine dienstliche Tätigkeit wie über sein außerdienstliches Verhalten, soweit das dienstliche Interesse es erfordert, jederzeit Auskunft, und zwar je nach Ermessen durch Anordnung einer schriftlichen oder mündlichen Erklärung, durch Anberaumung eines Termins zur verantwortlichen Vernehmung oder sonstwie zu fordern.

Den darauf abzielenden Maßnahmen des Dienstvorgesetzten nachzukommen und wahrheitsgemäß Antwort zu geben, ist der nachgeordnete Beamte in demselben Umfange verbunden, in welchem für ihn überhaupt die Pflicht besteht, Gehorsam zu leisten.

Alle Inhaber öffentlicher Ämter, mittelbarer und unmittelbarer, haben einander im Dienste wie außer dem Dienste rücksichtsvolle Achtung zu erweisen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn vom 20. November 1902 wegen Herstellung der Eisenbahnverbindung von Friedeberg a. Q. nach Heinersdorf.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 245. R.-G.-Bl. S. 261.)

Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 12. August 1903, betr. die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 250. R.-G.-Bl. S. 268.)

Vom 15. August 1903, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 271. R.-G.-Bl. S. 269.)

Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahnamts vom 15. August 1903, betr. die Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 271. R.-G.-Bl. S. 269.)

Preußen. Allerhöchste Urkunde vom 28. August 1903, betr. die von der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft beschlossene Erhöhung ihres Grundkapitals.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 279.)

Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 28. August 1903, betr. den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Braunschweig (Nordbahnhof) über Flechtorf nach Fallersleben innerhalb des preußischen Staatsgebiets durch die Braunschweigische Landeseisenbahngesellschaft.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 303.)

Digitized by Google

Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 13. Juni 1903, betr. den Bau und Betrieb einer voll- und schmalspurigen Nebeneisenbahn von Mödrath über Liblar nach Brühl durch die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahnaktiengesellschaft.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 309.)

Genehmigungsurkunde vom 23. September 1903, betr. die Ausgabe von 1 000 000 ℳ zu vier vom Hundert verzinslicher Schuldverschreibungen auf den Inhaber durch die Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft. Ausgabe vom Jahre 1903.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 285.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E.-V.-Bl. Seite
Vom 4. September 1903, betr. Gehaltsbezüge der eine Freiheitsstrafe von mehr als vierwöchiger Dauer verbüßenden Beamten	275
Vom 12. September 1903, betr. Statistik der Güterbewegung	280
Vom 14. September 1903, betr. Desinfektion der mit pestverseuchten oder pestverdächtigen Waren beladen gewesenen Güterwagen	280
Vom 16. September 1903, betr. Errichtung einer Werkstätteninspektion in Opladen	281
Vom 30. September 1903, betr. Krankenversicherung	295
Vom 30. September 1903, betr. staatliches Aufsichtsrecht über die auf das preußische Staatsgebiet entfallende Teilstrecke der Eisenbahn von Braunschweig (Nordbahnhof) über Flechtorf nach Fallersleben	305
Vom 2. Oktober 1903, betr. staatliches Aufsichtsrecht über die Eisenbahn von Mödrath über Liblar nach Brühl	316
Vom 13. Oktober 1903, betr. Prüfungszeugnisse für Schlosserlehrlinge der Staatseisenbahnverwaltung	321

Württemberg. Gesetz vom 27. Juli 1903, betr. die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1903/04.

(Veröffentlicht im Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, No. 22 vom 10. August 1903.)

Durch das Gesetz werden 29 336 000 ℳ bewilligt, zu deren Deckung Staatsanleihen aufzunehmen sind. Von dieser Summe entfallen 150 000 ℳ auf den Bau

der Eisenbahn Friedrichshafen–Lindau (letzte Rate), 3 880 000 ℳ auf den Bau von Nebenbahnen, 6 500 000 ℳ auf den Bau von zweiten Gleisen, 10 230 000 ℳ auf Erweiterungen und Verbesserungen an den in Betrieb befindlichen Bahnen, 2 250 000 ℳ auf die Erbauung von Wohngebäuden, 4 100 000 ℳ auf die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials, 1 220 000 ℳ auf den Erwerb der Privatbahn Metzingen—Urach und 1 006 000 ℳ auf Zwecke der Post- und Telegraphenverwaltung.

Niederlande. Königliche Verordnung vom 8. Juli 1903, betr. Änderung des Artikels 45 der Allgemeinen Verkehrsordnung 1901.[1]

(Staatsblad No. 195 von 1903.)

Die Verordnung ergänzt den Artikel 45 (Bestellgut), dessen jetziger Inhalt als § 1 bestehen bleibt, durch folgenden § 2:

Von der Beförderung als Bestellgut sind ausgeschlossen:

a) Schießpulver, Munition und Kriegsfeuerwerk, wie in der Anlage A dieses Reglements genannt;

b) die in der Anlage B dieses Reglements genannten, bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter mit Ausschluß von Alkohol, Wein und Likören in Flaschen, Zigarren, Eß- und Fleischwaren, leer zurückgehenden Säcken, Gemälden, Bildhauerwerken und allen Kunstgegenständen.

Italien. Gesetz vom 8. Juli 1903, betr. staatlichen Zuschuß zu den Kosten der Zufahrtstraßen zu Eisenbahnstationen und Dampfschiffanlegeplätzen.

(Veröffentl. im Mon. d. str. ferr. No. 34 vom 22. August 1903.)

Gemeinden, die innerhalb von 8 Jahren nach Verkündigung dieses Gesetzes Zufuhrstraßen zu gleichnamigen Eisenbahnstationen oder zu einem gleichnamigen Anlegeplatz von Postdampfern zur Ausführung bringen, haben Anspruch auf einen Zuschuß des Staates im Betrage der Hälfte der wirklich entstandenen Kosten und einen Zuschuß der Provinz im Betrage von $^1/_4$ dieser Kosten. Gleiche Zuschüsse sollen den Gemeinden gewährt werden, die innerhalb der angegebenen Zeit eine Zufuhrstraße zur nächsten Eisenbahnstation bauen, aber nur dann, wenn die gesamte Straßenlänge einschließlich der etwa schon vorhandenen mitbenutzten Straßenteile 25 km nicht übersteigt.

Königlicher Erlaß vom August 1903, betr. Frachtermäßigung für Wein, Most, gepreßte Trauben und Nudelteig.

(Veröffentl. im Mon. d. str. ferr. vom 8. und 15. August 1903.)

Durch Erlaß vom 24. Juni 1903 wurden für die südlichen Provinzen des Königreichs beträchtliche Ermäßigungen der Frachtsätze für die Beförderung von Wein, Most und gepreßte Trauben auf Eisenbahnen eingeführt. Nach vorbezeich-

---

[1] Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1358.

Digitized by Google

netem Erlaß sollen diese Ermäßigungen auch in den mittleren und nördlichen Provinzen zur Anwendung kommen und weiter noch die Fracht für Nudelteig herabgesetzt werden. Zweck dieser Frachtherabsetzungen, die zunächst versuchsweise für die Zeit vom 1. September 1903 bis Ende Juni 1904 zur Einführung kommen, ist die Erleichterung des Absatzes der genannten Landeserzeugnisse nach dem Auslande und ihres Austausches unter den verschiedenen Gebieten des Inlandes.

Rußland. Kaiserlicher Erlaß vom $\frac{26. \text{ April}}{8. \text{ Mai}}$ 1903, betr. Bau und Betrieb der Astrachaner Eisenbahn.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom 7./19. Juli 1903.)

Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Astrachan nach einem zwischen den Stationen Findenfeld und Krasnü Kut gelegenen Punkte der schmalspurigen Eisenbahn von Pokrowsk (an der Wolga gegenüber Saratow) nach Uralsk wird der Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft (vgl. Archiv 1892 S. 679) übertragen. Die etwa 522 Werst lange neue Eisenbahn soll mit der russischen Vollspur gebaut und die etwa 120 Werst lange Strecke der Pokrowsk—Uralsk-Bahn vom Einmündungspunkte bis Pokrowsk, sowie die Fähre über die Wolga für die Durchführung vollspuriger Züge eingerichtet werden. Die auf 28 Millionen Rubel festgestellten Baukosten nebst einem Betriebskapital von höchstens 2000 Rubel für 1 Werst Bahnlänge soll von der Gesellschaft durch Ausgabe von Obligationen beschafft werden, für deren Verzinsung und Tilgung binnen 60 Jahren die Regierung Bürgschaft leistet. Die neue Bahn und der Umbau der schmalspurigen Strecke sollen bis zum 1. Januar 1907 fertiggestellt sein. Der Zeitpunkt für den Rückkauf des gesamten Unternehmens der Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft, der nach den bisherigen Bestimmungen am 1. Januar 1905 eintreten würde, wird um 12 Jahre, also bis zum 1. Januar 1917 hinausgeschoben.

Kaiserlicher Erlaß vom 12./24. Mai 1903, betr. Erhebung einer Steuer auf die in der Station Alexandrowsk mit der Eisenbahn ein- und ausgeführten Güter.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom 12./24. Juli 1903.)

Der Verwaltung der an der Eisenbahn Kursk—Charkow—Sewastopol gelegenen Stadt Alexandrowsk wird die Ermächtigung erteilt, auf die Dauer von 5 Jahren von den mit der Eisenbahn in die Stadt ein- und aus der Stadt ausgeführten Gütern eine Steuer zu erheben im Betrage von $\frac{1}{4}$ bis 1 Kopeken für das Pud, je nach der Art des Gutes. Der Ertrag der Steuer soll ausschließlich zum Ausbau des Zufuhrweges zum Bahnhof und zur Pflasterung der für den Verkehr mit der Eisenbahn in Betracht kommenden städtischen Straßen verwendet werden. Befreit von der Steuer sind Reisegepäck, Staats- und Militärgut, ferner Baustoffe, Steinkohlen und eine Reihe anderer Güterarten.

Digitized by Google

Kaiserlicher Erlaß vom $\frac{25.\text{ Mai}}{6.\text{ Juni}}$ 1903, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station Ljuberzy der Eisenbahn Moskau—Rjäsan über Murom und Arsamas nach Sergatsch.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom 9./21. August 1903.)

Der Moskau-Rjäsaner Eisenbahngesellschaft wird Bau und Betrieb einer etwa 355 Werst langen Eisenbahn von der Station Ljuberzy der Eisenbahn Moskau—Rjäsan über Murom bis zum Anschluß an die Eisenbahn von Nischnij-Nowgorod nach Timirjasewo in der Nähe der Station Arsamas und einer etwa 245 Werst langen weiteren Eisenbahn von letzterem Anschlußpunkte über Sergatsch bis zum Anschluß an die Rjäsan-Kasaner Eisenbahn in der Nähe der Station Schichrana übertragen. Weiter wird der Gesellschaft der Bau einer festen Brücke über die Wolga in der Nähe der Station Swijaschk der Eisenbahn Rjäsan—Kasan übertragen. Statt dieser Brücke ist ein Tunnel herzustellen, wenn der Minister der Verkehrsanstalten dies nach dem Ergebnis der anzustellenden Untersuchungen für zweckmäßiger erachtet. Die Moskau-Rjäsaner Eisenbahngesellschaft wird ermächtigt, eine kleine von der Station Orjächowo der Eisenbahn Moskau—Nischnij-Nowgorod ausgehende Privatbahn anzukaufen unter der Verpflichtung, diese Bahn auf Verlangen der Regierung von ihrem jetzigen Endpunkte bis zu einer Station der Eisenbahn Moskau—Rjäsan fortzuführen. Die Kosten der der Gesellschaft übertragenen Bauausführungen sind auf 33 Millionen Rubel veranschlagt und sollen durch Ausgabe von Obligationen, für deren Verzinsung und Tilgung die Regierung Bürgschaft übernimmt, gedeckt werden.

Digitized by Google

Bücherschau.

Besprechungen.

Meyer, B. H., Dr. phil., Professor of institutes of commerce, University of Wisconsin. Railway Legislation in the United States. New York. The Macmillan Company. London. Macmillan & Co. Ltd. 1903. XIV u. 330 S. kl. 8°. Preis geb. 1,25 Doll.

Das vorstehende Buch, von dem einige Abschnitte früher in Zeitschriften erschienen sind, ist ein kurzer Abriß der zur Zeit in den Vereinigten Staaten von Amerika herrschenden Eisenbahngesetzgebung. Es zerfällt in drei Teile. Der erste, eine Art Einleitung, enthält Betrachtungen über die Entstehung, Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen, insbesondere in den Vereinigten Staaten, jedoch mit Ausblicken auf andere Länder; der zweite behandelt die Gesetzgebung der Einzelstaaten, der dritte die bundesstaatliche Gesetzgebung, d. h. vor allem das Bundesverkehrsgesetz. Als Anhänge sind beigefügt Abdrücke einer älteren Eisenbahnkonzession — der Baltimore--Ohio-Eisenbahn — vom 28. Februar 1827, eines auf Grund der allgemeinen Staatsgesetze ausgestellten Freibriefes der Southern Railway Company vom 18. Juni 1894, des Gesetzes über die Eisenbahnaufsichtsbehörde des Staats Massachusetts, des Bundesverkehrsgesetzes mit den Abänderungen der Gesetze vom 2. März 1889, vom 10. Februar 1891 und vom 8. Februar 1895 und der ergänzenden Bundesgesetze über Eisenbahnangelegenheiten, endlich einen Abdruck des erst nach Abschluß des Buches erlassenen Gesetzes vom 11. Februar 1903, betr. Änderungen des Bundesverkehrsgesetzes, (sog. Elkins Law) nebst einer kurzen Erläuterung dieses Gesetzes durch ein Mitglied des Bundesverkehrsamts.

Das Buch ist eine verdienstliche Arbeit. Schon für den Amerikaner ist es nicht leicht, sich über das öffentliche Eisenbahnrecht in seinem Lande zu unterrichten, besteht die Bundesrepublik doch aus 47 Staaten und zwei Territorien, deren Eisenbahngesetze, soweit solche überhaupt

Digitized by Google

vorhanden sind, für jedes Gebiet besonderes Recht schaffen. Daneben gelten für einzelne gemeinsame Angelegenheiten Bundesgesetze. Noch schwieriger ist es für den Ausländer, sich auf diesem Gebiete zurechtzufinden. Der Verfasser hat es nun mit großem Geschick verstanden, zunächst in dem zweiten Teil seines Buches die grundlegenden Bestimmungen der einzelstaatlichen Rechte zusammenzustellen und kritisch zu erläutern. Er geht dabei aus von ältesten Eisenbahnkonzessionen, schildert, wie deren Bestimmungen sich in einigen Staaten zu Eisenbahngesetzen verdichtet haben, und auf welche verschiedenen Seiten des Eisenbahnwesens sich diese beziehen, und gibt in dem 4. Kapitel des zweiten Teils (S. 108 — 186) eine erschöpfende abgerundete Darstellung des gegenwärtigen Rechtszustandes. Diese Darstellung ist so geordnet, daß sozusagen die Leitsätze der gesetzlichen Bestimmungen z. T. im Wortlaut der einschlägigen Gesetze an die Spitze gestellt und sodann erörtert wird, in welchen Staaten diese Grundsätze übereinstimmen und in welchen wichtigen Punkten in einzelnen Staaten wesentliche Abweichungen bestehen. Es zeigt sich da allerdings, daß sachlich sehr erhebliche Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Rechten nicht vorhanden sind, in zahlreichen grundsätzlichen Fragen sogar vollständige Übereinstimmung, wenn auch nicht unter allen, so doch unter vielen Staaten herrscht. So ist z. B. der Inhalt der Eisenbahnkonzessionen nach den verschiedenen staatlichen Gesetzgebungen im Grunde nicht sehr verschieden, wenn auch in zahlreichen Einzelheiten Abweichungen bestehen. Über Verschmelzungen und Verbandsverträge haben nur wenige Staaten Bestimmungen erlassen, die meist übereinstimmen, weil sie denen des Bundesverkehrsgesetzes gleichen. Selten sind tarifarische Bestimmungen — über Fahrkarten, deren Verkauf durch Agenten, über Freifahrtwesen, über das Verhältnis der Frachten der kürzeren und längeren Strecken, über Ausnahmetarife, über Veröffentlichung und Kontrolle der Tarife — in einzelstaatlichen Gesetzen, soweit sie aber bestehen, lehnen sie sich an die bundesgesetzlichen Bestimmungen an. Wertvoll ist die Zusammenstellung des wesentlichen Inhalts der Gesetze über die staatlichen Aufsichtsämter (State Railway Commissions) S. 168—186. Das vortreffliche, im Jahre 1892 erschienene Buch von Dr. Fredrick Clark, das zum erstenmal diesen Gegenstand behandelt (vgl. auch Archiv 1894 S. 1199), wird dadurch bis auf die Gegenwart ergänzt.

In dem dritten Teil folgt eine Darstellung der Bundesgesetzgebung in ihrer geschichtlichen Entwicklung, und eine eingehende Kritik der bisherigen Tätigkeit des Bundesverkehrsamts. Hier tritt der Verfasser mehr, als in dem zweiten Teil, mit eigener Kritik hervor. Seine

Digitized by Google

Ansichten stimmen mit den meinigen, durch langjährige Beobachtung der amerikanischen Eisenbahnverhältnisse gebildeten, in den wesentlichen Punkten überein. Der Verfasser anerkennt den guten Willen des Bundesamts, das nach manchen Richtungen, insbesondere für das richtige Verständnis und die sachgemäße Anwendung der Tarife eine nützliche Tätigkeit entfaltet hat. Aber diese ganze Bundesgesetzgebung ist doch schließlich ein Versuch mit untauglichen Mitteln. Dies hat sich vor allem herausgestellt, als die — stets nur vorläufig Recht bildenden — Entscheidungen des Bundesamts durch Anrufung der ordentlichen Gerichte angefochten wurden. In allen bisher zur Entscheidung des höchsten Gerichtshofes gelangten grundsätzlichen Fragen hat dieser die Entscheidung des Amts umgestoßen und dadurch natürlich dessen Ansehen in hohem Grade erschüttert (vgl. S. 224—242). Es liegt das wohl wesentlich daran, daß die Gerichte, soweit sie nicht etwa dem Einfluß der mächtigen Eisenbahngesellschaften gefügig waren, das Bundesgesetz lediglich nach dem Wortlaut auslegen, während das Amt bemüht ist, in seinen Entscheidungen den Geist des Gesetzes und die Absichten der Gesetzgeber zur Geltung zu bringen. Wiederholte Anträge in beiden Häusern des Kongresses auf Abänderung des Gesetzes, die eine Hebung und Kräftigung des Amts bezweckten, sind nur von recht bescheidenem Erfolg gewesen, und auch dem neuesten Abänderungsgesetz, dem Elkins Law, (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen S. 723) kann ich eine sehr wesentliche Bedeutung nicht zuerkennen.

Im vierten Kapitel des ersten Abschnitts (S. 29—49) druckt der Verfasser eine Abhandlung wieder ab, die er im Jahre 1902 unter dem Titel: Eisenbahnbeiräte (Advisory Councils in Railway Administration) in den Annals of the American Academy of political and social science veröffentlicht hat. Er befürwortet darin auf das wärmste die Übertragung der in den meisten Staaten des festländischen Europa bestehenden Einrichtung der Eisenbahnbeiräte für Verkehrs- und insbesondere Tarifangelegenheiten nach den Vereinigten Staaten. Er verspricht sich hiervon eine wesentliche Besserung der Eisenbahntarife. Es ist sehr erfreulich, daß ein Amerikaner einmal diese Einrichtung eingehend studiert hat, und daß er ihr volle Anerkennung zollt, wie denn Professor Meyer schon in einer früheren, in derselben Zeitschrift, Jahrgang 1897 veröffentlichten Abhandlung: The administration of Prussian Railroads diesen Gegenstand behandelt und dabei eine sehr gründliche Kenntnis der preußischen Beiräte und ihrer Wirksamkeit an den Tag gelegt hat. Sicherlich würde es von großem Einfluß auf eine Gesundung der Tarifpolitik sein, wenn der Anregung des Verfassers in der einen oder andern Weise Folge gegeben würde. Ich bezweifle freilich, ob dies sobald geschehen wird. — Bei

Digitized by Google

aller Anerkennung des Wertes dieser Abhandlung habe ich mir übrigens nicht verhehlen können, daß sie aus dem Rahmen des vorliegenden Buches ein wenig herausfällt.

Dies beeinträchtigt selbstverständlich nicht den Wert des gesamten Werkes, das, wie es hier vorliegt, in hohem Grade geeignet ist, in das geltende öffentliche Eisenbahnrecht der Vereinigten Staaten einzuführen und unzutreffende Anschauungen über die dortigen Zustände zu berichtigen, wie sie bei uns noch in vielen Kreisen verbreitet sind. Das Buch ist eine sehr willkommene Erscheinung für alle deutschen Fachgenossen, die sich mit den ausländischen Eisenbahnzuständen beschäftigen, um so willkommener, als uns ein kurzer und zuverlässiger Führer auf diesem Gebiet bis jetzt ganz gefehlt hat. *v. d. L.*

Stenglein, Dr. M., Reichsgerichtsrat a. D. Die Post-, Bahn- und Telegraphengesetzgebung des Deutschen Reiches. 2. vermehrte und verbesserte Auflage. Berlin 1902. Otto Liebmann. 66 S. 8°. Preis 2,50 *M*.

Die erste, im Jahre 1893 erschienene Auflage dieses Buches habe ich in dieser Zeitschrift (Jahrgang 1894 S. 413) besprochen. Sie war ein Abschnitt eines von dem Verfasser unter dem Titel: Die strafrechtlichen Nebengesetze des Deutschen Reiches herausgegebenen Sammelwerkes. Nach dem Titel des Abschnitts allein konnte der Leser nicht vermuten, daß das Buch nur die strafrechtlichen Bestimmungen einer Anzahl auf das Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesen bezüglicher Reichsgesetze und Verordnungen enthielt, er konnte mit Recht erwarten, daß er darin die gesamte Gesetzgebung auf diesen Gebieten finden würde.

Die zweite Auflage ist nach dem Vorwort als selbständiges Werk veröffentlicht. Der Leser kann also nach dem jetzigen Titel gar nicht wissen, daß ihm nur ein kleiner Teil der einschlägigen Gesetzgebung geboten wird. In der ersten Auflage hat der Verfasser insofern wenigstens folgerichtig gehandelt, als er nun auch nur solche Gesetze usw. erläuterte, die Strafbestimmungen enthalten. Damit begründete er die Weglassung des sehr wichtigen sogenannten Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875. In der zweiten Auflage wird dieses Gesetz wieder von der Erläuterung ausgeschlossen. Dagegen ist jetzt das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899 aufgenommen, obgleich auch dieses keine strafrechtlichen Bestimmungen enthält. Die strafrechtlichen Bestimmungen der Bahnordnung für Nebenbahnen, die in der ersten Auflage vergessen waren, sind diesmal eingefügt. Neu ist in der zweiten Auflage auch die

Digitized by Google

V.-O. über das Telegraphenwesen im Kiautschou-Gebiet vom 16. Oktober 1901.

Die neue Auflage behandelt durchweg den gegenwärtigen Rechtszustand, also z. B. bei dem Gesetz vom 28. Oktober 1871 auch die Novelle vom 20. Dezember 1899. Das sehr wichtige Reichsgerichtserkenntnis vom 1. Mai 1902 (auch abgedruckt im Archiv 1902 S. 1135) über den Begriff des expressen Boten habe ich in den Erläuterungen vergeblich gesucht. *v. d. L.*

Föhlinger, Otto, Eisenbahnsekretär bei der kaiserl. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Grundzüge des Eisenbahnwesens von seiner wirtschafts-, finanz-, verwaltungs- und tarifpolitischen Seite. Zur Einführung in das Studium der Eisenbahnpolitik nach amtlichen Quellen für Kaufleute, Beamte und Studierende, wie für Handelslehranstalten und Behörden. Leipzig, 1903. Dr. jur. Ludwig Huberti. X und 192 S. 8°. Preis 2,75 ℳ.

Der Verfasser hat eine große Anzahl der bekannteren Werke und Abhandlungen gelesen — sie sind in seinen Literaturnachweisen gewissenhaft aufgezählt — die die Eisenbahnverwaltung, das Tarifwesen und das Finanzwesen in den hauptsächlichsten Kulturländern zum Gegenstande haben. Hieraus sind dann gewisse Grundzüge zusammengestellt und in fünf Abschnitten geordnet. Diese Grundzüge gibt der Verfasser teils mit eigenen Worten, teils mit den Worten seiner Gewährsmänner. Sie betreffen vornehmlich die Einteilung der Eisenbahnen, ihre Gründung, die verschiedenen Verwaltungsgrundsätze, das Tarifwesen, die Systemfrage. Sehr viel Raum ist auch den Kleinbahnen zugewiesen. Zur Erläuterung der Grundzüge werden an verschiedenen Stellen statistische Angaben gemacht. Der Verfasser steht durchweg auf dem Boden der herrschenden deutschen Eisenbahnpolitik. Er ist ein überzeugter Anhänger des Staatsbahnsystems und billigt auch die deutschen Tarife und deren Regelung. Abweichende Ansichten versucht er kurz zu widerlegen.

Das Werk ist eine fleißige Kompilation, wissenschaftlich ohne besondern Wert. Denn die Grundzüge sind äußerlich nebeneinander gestellt, man vermißt durchweg ein ernstes tieferes Eindringen in den Gegenstand. Bei aller Belesenheit des Verfassers ist sein tatsächliches Material unvollständig und lückenhaft, seine statistischen Daten vielfach veraltet, auch da wo neuere Daten vorliegen und längst bekannt sind, so z. B. die Angabe auf S. 16 ff., S. 46, S. 114 und anderes. Auch an Unrichtigkeiten fehlt es nicht. So gehören die italienischen Bahnen (S. 114) nicht zu den

Digitized by Google

Privatbahnen. Sie sind Staatsbahnen unter Privatverwaltung, wie das der Verfasser an anderer Stelle selbst ausführt. Der Vergleich der Landpolitik des russischen Staats bei dem Bau der sibirischen Bahn mit der Landpolitik der Vereinigten Staaten von Amerika (S. 48 Anm.) stimmt nicht.

Ob das Buch geeignet ist, weitere Kreise, insbesondere die des Handels- und Gewerbestandes über wichtige Fragen der Eisenbahnpolitik zu belehren, eingewurzelte irrtümliche Anschauungen zu widerlegen, ist mir immerhin zweifelhaft. Bei allem guten Willen hat sich der Verfasser an eine Aufgabe herangewagt, der er doch wohl nicht ganz gewachsen ist. Die nach dem Titel benutzten amtlichen Quellen sind nirgends angegeben. *v. d. L.*

Gehrcke. Preußische Gesetze für Eisenbahnbeamte. Dresden 1903. Gerhard Kühtmann. 496 S. kl. 8°. Preis geb. 3 *M*.

Der Sammlung von Reichsgesetzen, die S. 922 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitschrift angezeigt ist, läßt der Verfasser in dem vorstehenden Buch eine solche der wichtigsten Gesetze, Verordnungen, Erlasse usw. folgen, die die preußischen Eisenbahnbeamten bei den Prüfungen kennen müssen und die für die praktische Tätigkeit von Wichtigkeit sind. Die Gesetze usw. werden teils vollständig, theils im Auszug abgedruckt.

Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Nürnberg. Entwurf einer Schwebebahn in Hamburg. Groß Folio. 60 Seiten und 48 Tafeln. 1903.

Die vorliegende Schrift beschäftigt sich mit der Frage der zukünftigen Gestaltung der Hamburger Verkehrsverhältnisse und bildet so eine Ergänzung des auf S. 1183 des laufenden Jahrganges dieser Zeitschrift besprochenen Büchleins „Hamburg und sein Ortsverkehr". Sie enthält im wesentlichen die Beschreibung des neuen Schwebebahnentwurfes für Hamburg, bringt aber daneben eine Reihe wertvoller Betrachtungen über die Aufgaben der Stadt- und Vorortbahnen sowie über technische Einzelheiten bei der Ausgestaltung von Schwebebahnen, sodaß ihr Inhalt nicht nur für den Verkehrstechniker, sondern auch für den Konstrukteur von Interesse sein dürfte. Nach kurzer Schilderung der früheren Entwürfe für den Ausbau der Hamburger Stadt- und Vorortlinien wird an der Hand sehr übersichtlicher Darstellungen die Bevölkerungszunahme und die Verkehrsdichtigkeit in Hamburg untersucht, um zuverlässige Unterlagen für eine zweckmäßige Linienführung zu erhalten. Mit Recht wird

Digitized by Google

darauf hingewiesen, wie verhängnisvoll es werden kann, wenn — wie in London — das Netz der Schnellverkehrsmittel nicht nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet wird. Dann wird die Leistungsfähigkeit verschiedener Gesamtanordnungen ermittelt. Auf einer zweigleisigen Stadtbahn, deren Enden durch Kehren verbunden sind, ist im allgemeinen eine Zugfolge von 2 Minuten möglich. Bei Abzweigung einer Seitenlinie vergrößert sich mit Rücksicht auf die durch Hinzutreten der zweiten Linie hervorgerufene Vermehrung der Unregelmäßigkeiten die kürzeste Zugfolge auf $2^1/_2$ Minuten; bei Hinzutreten einer weiteren Abzweigung steigt sie auf 3 Minuten für die Stammlinie, während auf den drei Abzweigungen die kürzeste mögliche Zugfolge 9 Minuten wird. Da ein so großer Abstand zwischen den Zügen nicht mehr den Anforderungen eines großstädtischen Schnellbetriebes entspricht, so sollte man — wie es in Paris geschehen — wenn irgend möglich, für städtische Schnellbahnen stets eine einfache Bahn ohne jede Abzweigung wählen und den Übergang durch Umsteigen vermitteln. In Hamburg ist es indes infolge der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, mit einer einfachen Linie auszukommen. Die Anlage einer Hauptlinie mit einer Abzweigung ist unvermeidlich; jede weitere Abzweigung wird dagegen zu vermeiden sein. Nach diesen Gesichtspunkten ist der Schwebebahnentwurf aufgestellt. Er unterscheidet sich von dem Standbahnentwurf von 1901 u. a. im wesentlichen dadurch, daß die Schließung eines Ringes durch Weglassung der Strecke Winterhude—Barmbeck, mit Rücksicht auf ihr geringes Aufschließungsvermögen, unterlassen ist.

Auf die Lage der Linie im einzelnen hier einzugehen, erscheint ohne Beigabe der Pläne untunlich. Erwähnt sei, daß für die spätere Erweiterung des Netzes eine selbständige zweite Stammlinie durch die innere Stadt sowie eine das Freihafengebiet umziehende Schnellbahnstrecke vorgesehen ist.

Nach einer längeren Auseinandersetzung über die Vorteile der Schwebebahn gegenüber der Standbahn, in dem auch das bekannte Gutachten von Köpcke, Goering und v. Borries auszugsweise mitgeteilt wird, werden die technischen Neuerungen in den Betriebseinrichtungen besprochen. Um den durch das Gegeneinanderströmen der aus- und einsteigenden Reisenden entstehenden Zeitverlust zu vermeiden, ist für Hamburg in Aussicht genommen, die Haltestellen im allgemeinen mit drei Bahnsteigen anzulegen, von denen der mittelste nur zum Abgang dienen soll. Die Hauptgleise werden an den Enden der Zweiglinien durch Kehren von 15 m Krümmungshalbmesser mit einander verbunden. Auch einige Zwischenstationen sowie die Anschluß- und Berührungsstationen, von denen mehrere Gleisskizzen mitgeteilt werden, erhalten Kehren, durch

Digitized by Google

deren geschickte Anordnung außerordentlich leistungsfähige Anlagen geschaffen werden.

Der Oberbau soll zur Vermeidung der Abnutzung an den Stößen so eingerichtet werden, daß Schiene und Schienenträger fest zusammenhängen; ja unter Umständen soll eine Verschweißung der Schienenenden vorgenommen werden, für den Ausgleich der Wärmedehnungen sind in Abständen von 200—400 m Schienenauszüge vorgesehen.

Für die Hauptträger kommt außer der bekannten Rieppelschen Bauart, ein neuer Vorschlag von Petersen in Frage, nämlich die Verwendung eines vierwandigen Trägers mit offenen Querrahmen. Er wird unter anderem zweckmäßig in Bahnkrümmungen verwandt werden, wo man des besseren Aussehens wegen im Grundriß gebogene Träger herstellen will. Das statische Verhalten der verschiedenen Trägerformen wird durch sehr interessante übersichtliche Skizzen veranschaulicht. Für die verschiedenen Stützen sowie für die Haltestellen werden eine Reihe von Entwürfen vorgeführt. Auch die Anordnung der 15 m langen Wagen mit zwei Türen in der Mitte der Stirnwand, die indes für starken Verkehr nicht unbedenklich erscheint, wird durch Abbildungen erläutert. Mit der Aufstellung des Betriebsplanes schließt das Werk. Danach sollen auf der Hauptlinie in den Zeiten schwachen Verkehrs die Züge in Abständen von 5 Minuten, im übrigen von $2^1/_2$ Minuten verkehren. Die Züge sollen zunächst nur aus einem Wagen bestehen und im Laufe der Zeit auf drei Wagen verstärkt werden. Hierbei würde sich die Jahresleistung auf 93 Millionen Reisende belaufen können. *Oder.*

Otto Hübner's geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde. 52. Ausgabe 1903. Herausgegeben von Universitätsprofessor Dr. Fr. v. Juraschek. Frankfurt a. M. Heinrich Keller.

Die neue Ausgabe ist unter Beibehaltung der bewährten Anordnung durch Angaben über den gegenwärtigen Stand der tatsächlichen Verhältnisse ergänzt und durch Beifügung einiger Tabellen erweitert. Bemerkenswert ist das seit einigen Jahren in einer besonderen Tabelle behandelte Wachstum der großen Städte. Im Jahre 1880 waren in Europa 287 Städte mit mehr als 40 000, im ganzen mit 39 772 954 Einwohnern, 20 Jahre später, im Jahre 1900, ist die Anzahl dieser Städte auf 468, ihre Gesamteinwohnerzahl auf 67 422 886 gewachsen. Unzweifelhaft wesentlich eine Wirkung der Eisenbahnen. — Für jeden, der sich mit wirtschaftlichen Angelegenheiten beschäftigt, für jeden Politiker, ja man möchte sagen für jeden aufmerksamen Zeitungsleser ist das Büchlein ein nahezu unentbehrliches Hilfsmittel.

Digitized by Google

Kalender für Eisenbahntechniker, begründet von Edm. Heusinger von Waldegg, neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Allenstein. 31. Jahrgang. 1904. Wiesbaden. J. F. Bergmann. 2 Bände. Preis 4 ℳ.

Von den Eisenbahnkalendern für 1904 erscheint der älteste, wesentlich für Techniker bestimmte, in diesem Jahre zuerst auf dem Plan. Der Herausgeber hat die Anordnung, die Teilung des Stoffes in zwei selbständige Bände, mit Recht beibehalten. Der Inhalt ist wieder erweitert und verbessert durch Umarbeitung einzelner älterer und Einfügung neuer Abhandlungen. Ein breiter Raum ist der Elektrotechnik angewiesen. Beachtenswert sind die Abhandlungen über Schneewehen und Schneeschutzanlagen mit einer großen Anzahl neuer Abbildungen, über Oberbau, über elektrische Streckenblockung. — Der Kalender erfreut sich in den Kreisen der Eisenbahner so allgemeiner Anerkennung, daß wir neues zu seinem Lobe nicht zu sagen brauchen. Auch in diesem Jahre können wir aber den Wunsch nicht unterdrücken, daß die Zeitangaben des Auf- und Unterganges von Sonne und Mond nach mitteleuropäischer Zeit umgearbeitet werden mögen. Die Berliner Zeit hat doch höchstens für die Bewohner der Reichshauptstadt noch einige Bedeutung, aber auch dort rechnet im täglichen Leben niemand mehr nach ihr. Der Kalender wird aber auch außerhalb Berlins fleißig benutzt und ist doch vornehmlich für den praktischen Gebrauch bestimmt.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Blum, v. Borries, Barkhausen. Die Eisenbahntechnik der Gegenwart; Band 1, erster Abschnitt, erster Teil: Die Lokomotiven. Zweite, umgearbeitete Auflage. Wiesbaden 1903. 20 ℳ.

Budde, Hermann. Die französischen Eisenbahnen im deutschen Kriegsbetriebe 1870/71. Berlin 1904. 10, geb. 12 ℳ.

Heepke, Wilhelm. Die elektrische Raumheizung. Halle 1904. 2,40 ℳ.

Hue de Grais, Graf. Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche. IX. Das Bauwesen von Dr. F. Münchgesang. Berlin 1904. geb. 10 ℳ.

Digitized by Google

Kohlfürst, L. Kritische Betrachtungen über die von den fahrenden Eisenbahnzügen unmittelbar tätig zu machenden Stromschalter. (Voit, Sammlung elektrotechnischer Vorträge, Bd. IV, 9/10. Heft.) Stuttgart 1903.

Kohlfürst, L. Kritische Studie über die Verschärfung der sichtbaren Haltsignale auf Eisenbahnen. Prag 1903.

La Ruelle, J. de. Code des chemins de fer et tramways. Paris 1903. 12 Frcs.

Nellis, A. J. Law of street surface Railroads, as compiled from statutes and decisions in the various states and territories, showing the manner of organizing corporations to construct and operate street surface Railroads, the acquisition of their franchises and property, their regulation, etc., by statute and municipal ordinance, their rights and liabilities both as to other users of the streets and highways and as to passengers and employees. Albany. 6 Doll.

Oetiker, J. Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes. Sammlung der wichtigsten, das schweizerische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen. (Mit 7 Tabellen.) Bern 1902. geb. 9 Frcs.

Police des chemins de fer. Transports militaires. — Loi sur la police des chemins de fer du 15 juillet 1845, suivie de l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901, de la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local et des extraits d'arrêtés du ministre des travaux publics, des notes, décisions et circulaires des ministres de la guerre et de la justice concernant les transports du personnel, des chevaux et des bagages. Mis à jour par un officier de gendarmerie. 7e édition, revue et augmentée. Paris 1902.

Railroad reports. (v. 25 Am. and Eng. Railroad cases, new ser.) a coll. of all cases affecting Railroads of every kind decided by the courts of last resort in the U. S., ed. by T. J. Michie. v. 2. Charlottesville. 5 Doll.

Reffler, Johann Adam. Güterbeförderungswesen, unter besonderer Berücksichtigung des Frachtstückgüterverkehrs. München.

Relazione sull' esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno 1901. Herausgegeben vom italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Rom 1903.

Schanz, Dr. Georg. Finanz-Archiv, Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Stuttgart und Berlin.

Steinmetz, Charles Proteus. Theoretische Grundlagen der Starkstrom-Technik. Ins Deutsche übersetzt von J. Hefty. Braunschweig 1903. 9 ℳ, geb. 10 ℳ.

Ungarische statistische Mitteilungen. Auswärtiger Handel der Länder der ungarischen Krone im Jahre 1902. Budapest 1903. 5 Kr.

Zelle, R. Handbuch des geltenden öffentlichen und bürgerlichen Rechts. V. Aufl. Neu bearbeitet und herausgegeben von R. Korn und Dr. G. Langerhans. Berlin 1904. geb. 7,50 ℳ.

Digitized by Google

Zeitschriften.

Bayerische Verkehrshefte für Fortbildung im Verkehrsdienste. München.

Heft 57. Septemberausgabe 1903.

Die Wagenübereinkommen.

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer. Bruxelles.

Band XVII. Heft 9. September 1903.

L'emploi de la vapeur surchauffée dans les locomotives. Note critique du système Schmidt. — Note sur la question de l'emploi de la vapeur surchauffée dans les locomotives. — Parcours d'essai de locomotives modernes. — Considérations générales sur la tarification des transports par chemins de fer. — L'épuration de l'eau d'alimentation des chaudières de locomotives sur le „Chicago and North-Western Railway". — Contrôle exercé par l'État sur les tramways de Berlin, notamment au point de vue technique. — Développement des tramways britanniques.

Band XVII. Heft 10. Oktober 1903.

Recherches sur la flexion des rails. — Sémaphore de gare à indications multiples (ou indicateur de parcours, route indicating signal). — L'assainissement et la consolidation des terrassements sur les chemins de fer anglais. — Chauffage et ventilation des ateliers de chemin de fer. — Frein électro-magnétique „Westinghouse". — New York et son trafic urbain.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

Band 37. Heft 70, 71, 74, 77 und 78. Vom 2., 5., 16., 26. u. 30. September 1903.

Die Albulabahn von Thusis nach St. Moritz im Engadin.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Heft 35—43. Vom 29. August bis 24. Oktober 1903.

(Heft 35 und 36:) Elektro-pneumatische Stellwerksanlagen, Bauart Westinghouse. — (Heft 35 und 37:) Mitteilungen über die Pariser Métropolitainbahn. — (Heft 39:) Der elektrische Vollbahnbetrieb unter besonderer Berücksichtigung neuerer Einphasenwechselstromsysteme. — (Heft 40, 41 und 43:) Mitteilungen aus dem Eisenbahnsicherungswesen. — (Heft 41, 42 und 43:) Die störenden Bewegungen der Lokomotive unter Berücksichtigung der auftretenden Reibungswiderstände.

The Economist. London.

Band 61. Heft 3135. Vom 26. September 1903.

Indian Railways during 1902.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band XX. Heft 1. 1903.

Die Eisenbahnfahrkarte als Legitimationszeichen. — Über die Pflicht zur Instandhaltung und Reinigung nicht öffentlicher Eisenbahnzufuhrwege. —

Digitized by Google

Zum Begriff der Niederlassung und des Gerichtsstandes bei Eisenbahnstationen nach österreichischem Recht. — Der Begriff „Eisenbahn" im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. — Über die Haftung der Eisenbahn für Verspätung und Ausfall von Zügen, sowie für Betriebsstörungen nach österreichischem Recht. — Beiträge zur Erläuterung des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. III. Straßenbenutzungsverträge. A. Konkurrenzlinien. B. Vorzugsrecht des ersten Unternehmers. C. Ausbedingung freier Fahrt.

Железнодорожное дѣло (Das Eisenbahnwesen). St. Petersburg. (In russischer Sprache).

1903. No. 25—29 und 33, 34.

(No. 25:) Bemerkungen über den Eisenbahnoberbau (Fortsetzung aus No. 1, 3 und 4/1903). — Vergleich des Verkehrs auf russischen und ausländischen Eisenbahnen. — (No. 26:) Kleinigkeiten des Betriebes: Die Eisenbahn und die gute Einrichtung der Städte (Schluß in No. 29.). — (No. 27 und 28:) Über die Führung einer Eisenbahnlinie in wasserarmem Gebiet und die Anwendung elektrischer Zugkraft auf solchen Linien, insbesondere mit Bezug auf die geplante Eisenbahn Orenburg—Taschkent. — (No. 33:) Die Anwendung von Eisfähren über gefrorene Seen und Meeresarme an Stelle von Umgehungsbahnen und Bemerkungen über die Eisfähre über den Baikalsee (Schluß in No. 34). — Die Anlage von Verpflegungsstationen an der chinesischen Ostbahn nach dem Entwurfe des Ingenieurs W. K. Feldt.

Elektrische Bahnen.[1]) München—Berlin.

Heft 1. Juni 1903.

Elektrischer Betrieb auf der Wannseebahn. — Elektrisch betriebene Vollbahn Freiburg—Murten—Ins. — Gleislose elektrische Güterbahnen. System Schiemann.

Engineering. London.

No. 1964—1972. Vom 27. August bis 26. Oktober 1903.

(No. 1964:) American bridges on the Uganda Railway. — Indian Railway administration. — Current Railway construction. — (No. 1965:) Four-cylinder compound locomotive for the Jura—Simplon Railway. — British Railways. — (No. 1966:) Express locomotive for the Great Northern Railway. — (No. 1967:) 40-ton bogie tank wagon. — Railway wagon weigh-bridges. — British Railways and their competitors. — (No. 1968:) The Bagdad Railway. — Train lighting on the Eastern Railway of France. — Singlephase motors for electric Railways. — Six-wheel coupled passenger locomotive for the Caledonian Railway. — (No. 1969:) Ten-wheel express locomotive. — A Trans-Australian Railway. — (No. 1970:) New Zealand Railways. — (No. 1972:) The management of Railways in India.

---

[1]) Diese im Verlage von R. Oldenbourg erscheinende Zeitschrift wird von jetzt ab in der Bücherschau regelmäßig in üblicher Weise berücksichtigt werden.

Digitized by Google

Engineering News. New York.

No. 6—14. Vom 6. August bis 1. Oktober 1903.

(No. 6:) New terminal station at Chicago for the C., R. J. and P. Ry. and the L. S. and M. S. Ry. — New passenger station at Lafayette, Ind.; Chicago, Indianapolis and Louisville Ry. — (No. 7:) The use of motor vehicles for municipal purposes in England. — A Mexican water power electric plant. — (und 8 und 9:) The construction of the Simplon tunnel. — (No. 8:) Railways in India. — Some theories upon Railroad location. (No. 9:) The Metropolitan Underground Railway of Paris. — The New-York rapid transit Railway. — Steel cars of the side-door type for suburban traffic; Illinois Central Railroad. — (No. 11:) The Viaur viaduct on the Railway line from Carmaux to Rodez, France. — Railway ties and tie plantations in Mexico and South Africa. — The first iron Railway bridge; Stockton and Darlington Railway; 1823. — Handling freight and express on electric Railways. — A review of the Railway tie situation. (No. 12:) A fast transcontinental journey. — Electric welded joints for street Railway track. — Statistics of street and electric Railways in the United States. — (No. 13:) Sorbitic steel rails. — The partial failure of a concrete pavement between car tracks in New Orleans. — Construction work on the Pennsylvania Railroad between Harrisbury and Gallitzin, Pa. — (No. 14:) A locomotive boiler with water tube firebox. — The New York rapid transit Railway. — XXIII. Contract section IXa; land section.

Le Génie Civil. Paris.

No. 17. Vom 22. August 1903.

Éclairage des voitures de chemins de fer au moyen de l'incandescence par le gaz.

No. 20, 21 und 22. Vom 12., 19. und 26. September 1903.

Les locomotives à voie étroite.

No. 20. Vom 12. September 1903.

Wagon de 50 tonnes en tôle d'acier emboutie.

No. 22. Vom 26. September 1903.

Pont sur le Rupnarayan (Indes anglaises).

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 5, 6, 7 und 8. Vom 1. und 15. September und 1. und 15. Oktober 1903.

Kritische Beschreibung der bis jetzt gebauten Zahnradlokomotiven für gemischten Betrieb.

Heft 6. Vom 15. September 1903.

Die Verankerung des Feuerkastens bei Lokomotivkesseln.

Heft 8. Vom 15. Oktober 1903.

Selbsttätige Kupplungen für Eisenbahnfahrzeuge.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Halle a. S.

Band 26, Heft 2, Juli 1903.

Zur Frage des Einflusses der Entfernung auf die Güterbewegung.

Monitore delle strade ferrate. Turin.

1903. No. 32—40. Vom 8. August bis 3. Oktober 1903.

(No. 32:) Il „jus imperii" del Governo sulle tariffe ferroviarie. — I trasporti terrestri all' esposizione di Milano 1905. — La riduzione delle tariffe ferroviarie per il trasporto del vino. — Le disillusioni del personale delle ferrovie federali svizzere. — (No. 33:) La terza classe nei treni diretti. — Le ferrovie nel bilancio 1903—1904. — (No. 36:) L'esercizio di Stato e le irregolarità di servizio. — (No. 38:) Una nuova soluzione del problema ferroviario. — (No. 39:) Dell' ordinamento delle ferrovie italiane (fortgesetzt in No. 40).

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

Heft 27. Vom 20. September 1903.

Über Eisenbahnzugdeckungen. — Die Erhöhung der Ladefähigkeit englischer Güterwagen.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

No. 35. Vom 27. August 1903.

Der elektrische Eisenbahnbetrieb und die Verkehrssicherheit.

No. 38. Vom 17. September 1903.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens.

Railroad Gazette. New York.

Heft 33. Vom 14. August 1903.

Sleeping cars for electric Railroads. — The Wabash bridge at Pittsburgh. — Fire calamity on the Paris Metropolitan. — The Southern Pacific shops at East Los Angeles. — Grade reduction on the Illinois Central. — The detection of the finishing temperature of steel rails by the thermomagnetic selector. — The casting of pipeless ingots by the Sauveur overflow method. — Some recent English locomotives. — Some new products of the Chicago Pneumatic Tool Co. — Locomotive tests at St. Louis in 1904. — New record for fast time between Chicago and the coast. New York Central track plans. — Notes on high-speed tool steels.

Heft 34. Vom 21. August 1903.

Fireproof cars for the New York Subway. — The position and protection of the third rail on electric Railroads. — Heavy electric locomotive for the Baltimore and Ohio. — Electric lines in Northern New York State.

Heft 35. Vom 28. August 1903.

The Illinois Central improvements — new lines and second track. — The C. C. C. & St. L. roundhouse at Cincinnati. — A new design of opening die. — Two collisions on electric Railroads. — Cape Colony Railroads. — July accidents. — Joint use of passenger station in England. — The care of locomotive boilers. — The Durand collision. — The inspection of rails.

Heft 36. Vom 4. September 1903.

Steel frame side-door suburban car for the Illinois Central. — The Wabash extension to Baltimore. — Heavy Mallet-type locomotive for the

Digitized by Google

Baltimore and Ohio. — Pressed steel underframe for street car. — The fire danger of electric Railroads. — The right of way of street Railways.

Heft 37. Vom 11. September 1903.

The Ayer & Lord Tie Co.'s preserving plant, Carbondale. — The first locomotive in Germany. — Some early Irish Railroads. — The Chaquette pneumatic dredge. — Locomotive boiler tubes. — A new hospital car. — New locomotive shops of the Chicago, St. Paul, Minneapolis and Omaha at Sioux City. — Box cars for the Central of New Jersey. — New passenger car yard at South Boston.

Heft 38. Vom 18. September 1903.

Multiple union control on London tube Railways. — Proposed monorail suspended Railroad for Hamburg. — The Kansas City floods. — Cutting's disk signal. — The tie problem and concrete ties. — Parlor and cafe cars for the Monon. — Wide flue spacing on the Minneapolis and St. Louis. — The Brotan water tube fire-box. — The care of steel cars. — The grain differencial's relation to canal question. — Block signals for the Rock Island. — Water treatment in Railroad operation. — Care and handling of the compound locomotive. — The combined straight air and automatic engine and tender brake. — The Railway signaling club. — Painting and maintaining steel cars. — The Shrewsbury collision. — The travelling engineers' association. — Tests of the union between concrete and steel. — State regulation and taxation of Railroads.

Heft 39. Vom 25. September 1903.

Heavy suburban locomotives for the Philadelphia and Reading. — Acceleration tests on the Great Eastern of England. — Norfolk and Western yard improvements. — New locomotive shops at Montreal. — Westinghouse electro-pneumatic turret system of control. — The Wade-Nicholson hollow arch. — Flue spacing in locomotive boilers. — Can the proposed barge canal benefit New York? — August accidents. — Train speeds on German Railroads. — The Miller cab signal on the New York Central. — Water treatment in Railroad operation. — The proportions of modern locomotives.

No. 40. Vom 2. Oktober 1903.

Norfolk and Western improvements. — Water-softening plant, Pennsylvania Co. — Steel gondola car for the Jersey Central. — The marginal protecting strip. — Side dump car of the Norfolk and Western. — A motor-driven horizontal boring machine. — Why steel and its erection costs so much. — The production and distribution of alternating current for large city systems. — Eye and ear examinations of Railroad employees. — All-electric interlocking at Chillicothe, Ill. — Foreign Railroad notes. — The care of locomotive boilers.

No. 41. Vom 9. Oktober 1903.

Axle failures in Germany. — A boiler failure. — The New York terminal of the Pennsylvania Railroad. — A rational method of design of locomo-

Digitized by Google

tive frames. — Special Tools at the Roanoke shops of the Norfolk and Western. — Tandem-compound „Santa Fe" type (2—10—2) locomotive for the Santa Fe. — The Illinois Central improvements. — Some interesting adaptations, Norfolk and Western. — The diversion of grain from Atlantic ports. — Hungarian Railroads, ten-year comparision.

The Railway Age. Chicago.

Heft 4—15. Vom 24. Juli bis 9. Oktober 1903.

(Heft 4—15:) Government ownership of Railways. — (Heft 4:) Powerful express locomotives for the Caledonian Railway of Scotland. — Drop tests of steel rails. — Tests of unit fiber strains in the base of rails. — Electro-pneumatic interlocking at Solvay, N. Y. — New Lakawanna switsch engine. — (Heft 5:) Atlantic Avenue improvement on the Long Island Railroad. — The Wellman-Street fifty-ton steel hopper car. — Pennsylvania and Long Island Railroad connections trough New York. — (Heft 6:) The efficiency of heating surface in locomotive boilers. — The distant signal. — European four-cylinder compound locomotives. — The Grand Trunk Pacific Railway legislation. — (Heft 7:) Mechanical features in the use of superheated steam. — Ten-wheel compound locomotive for the London and North Western Railway of England. — The use of air brakes on heavy grades. — The renovo shops — Pennsylvania Railroad. — (Heft 8:) Electric locomotive for the Baltimore tunnel. — The new Rock Island shops at East Moline, Illinois. — (Heft 9:) Railways in India. — Northern Pacific consolidation locomotive. — A 466-mile interstate trolley route. — Concrete roundhouse and freight depot. — Central Railroad of New Jersey composite box car. — (Heft 10:) The seasoning of ties, with relation to their preservation. — Running powers and haulage rights. — The operation of the Burlington tie treating plant. — Steel-frame side-door passenger car; Illinois Central Railroad. — Mallet articulated locomotive for the Baltimore and Ohio. — (Heft 11:) The Toledo Railway and Terminal Company. — Wheeling and Lake Erie compound consolidation. — The care of locomotive boilers. — (Heft 12:) More peculiarities of Railway taxation. — Baltimore and Ohio's reconstruction. — Operating expenses and operating efficiency. — Santa-Fe four-cylinder balanced compound. — The Railway signaling club. — (Heft 13:) The smoke nuisance in Chicago. — Hard usage of cars in switching. — Locomotive draft appliances. — The North Shore Railroad's electric service. — New stations on the Grand Trunk. — Water purification. — Philadelphia and Reading double-end interurban engine. — The proportions of modern locomotives. — (Heft 14:) Taxation of freight car lines. — The Railway situation in Mexico. — A wide firebox saddle tank locomotive. — Anti-corrosion paints. — Switch locomotives for the Chicago Belt. — A great concrete arch in Germany. — Electric equipment of Railroads. — (Heft 15:) Steel tubes for locomotives. — The intersection of steam and electric Railways. — The Pecos Valley aqueduct. — Private cars. — A new consolidation locomotive for the Long Island Railroad. — Proposed zone tariff for Sweden.

Digitized by Google

Railway Engineer. London.

Heft 9. September 1903.

Stanley's new Railway level. — Spencer's patent relief and drain valve for locomotives. — Points and crossing or junction diagram. — Indian Railways in 1902. — New royal saloon, Midland Great Western Railway of Ireland. — Royal saloons, Great Northern Railway of Ireland.

Heft 10. Oktober 1903.

Lighting Railway carriages by incandescent mantles. — Point-rod joint an point-rod roller, Great Western Railway. — 20-ton private owners' wagons. — Tasmanian government Railways. — Goods engine (2—8—0 or „consolidation" class), Great Western Railway. — The relative advantages of overhead, deep-level, and shallow subway lines for the accomodation of urban Railway traffic. — Examples of bridge calculations. — Tunnel construction under water.

Railway News. London.

No. 2068—2076. Vom 22. August bis 17. Oktober 1903.

(No. 2068:) Railway motor-car services. — Indian Railway reform. — (und 2069:) Electrification of the District Railway. — (No. 2069, 2070 und 2074:) Power and automatic signaling. — (No. 2069:) Railways in Asia Minor. — (No. 2070:) Burden of taxation on our Railways. — Electricity versus steam. — Canadian statistics. — Railways of New Zealand. — Power and automatic signaling. — New South Wales Railways. — (No. 2071:) Railway receipts and expenditure. — (und 2072:) The Scottish Railway companies' half-yearly reports and meeting. — The hanging Railway between Elberfeld and Barmen. — (No. 2072:) The design of Railway carriages for suburban service. — Steam versus electricity for suburban lines. — The either-side wagon brake question. — (No. 2073:) More powerful locomotives for suburban traffic. — Railways and the workmen's compensation acts. — Motor-car reliability tests. — Railways in Natal. — Algerian Railways. — Belgian Railways and cheep fares. — Electric locomotive for the Baltimore tunnel. — Electric controlling systems for steam and electric Railways. — (und 2075:) Indian Railways in 1902. — (No. 2074:) Electrification of the Newcastle lines of the North-Eastern Railway. — Rating of Railways. — Concentration of goods train services. — Through train service between the north and south of England. — (No. 2075 und 2076:) Ireland as a gathering ground for Railway traffic. — British Railway accounts. — (No. 2076:) Underground Electric Railway Company of London. — Automobilism on Railways.

Die Reform. Wien—Leipzig.

Heft 23/24. 1903.

Die Mekkabahn. — Versuche mit elektrischer Zugbeleuchtung. — Die Untergrundbahnen Londons. — Eisenbahntechnische Neubauten.

Digitized by Google

Revue générale des chemins de fer. Paris.

Heft 3. September 1903.

Notes sur la machine compound à train articulé, à 4 cylindres et 12 roues accouplées de la Compagnie des Chemins de fer départementaux.

Heft 4. Oktober 1903.

Système nouveau dit des leviers d'itinéraires pour la commande à distance des aiguilles et signaux de chemins de fer (Système Bleynie et Ducousso). — Le chemin de fer du Vésuve.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

No. 8. Vom 22. August 1903.

Wettbewerb für ein Aufnahmegebäude in Basel.

No. 9. Vom 29. August 1903.

Die Lokomotiven der Rhätischen Bahn. — (und No. 10 und 11:) Der Betrieb von Nebenlinien schweizerischer Normalbahnen mit Akkumulatorenlokomotiven.

No. 10. Vom 5. September 1903.

Die neue steinerne Addabrücke bei Morbegno.

No. 12. Vom 19. September 1903.

Elektrische Zugsbeleuchtung. — Die Wildstrubel- und die Lötschbergbahn.

No. 13, 14 und 15. Vom 26. September, 3. und 10. Oktober 1903.

Neue Abfuhrlinien des Hafens von Genua.

No. 15 und 16. Vom 10. und 17. Oktober 1903.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen.

No. 16. Vom 17. Oktober 1903.

Die Albulabahn.

Teknisk Ugeblad (Technisches Wochenblatt). Kristiania.

1903. No. 32—40. Vom 6. August bis 1. Oktober 1903.

(No. 40:) Simplontunnelen.

Журналъ министерства путей сообщенія. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1903. Heft 5.

Rekognoszierung ausländischer Eisenbahnen (fortges. in Heft 6). — Geschichte der Erfindung, Entwicklung und Vervollkommnung der Lokomotive 1803—1900 (fortges. in Heft 6).

1903. Heft 6.

Anordnung der Gleise in den Stationen (Fortsetzung aus Heft 4).

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 35. Vom 28. August 1903.

Defekte an Lokomotivkesseln normaler Bauart und das neue Lokomotivrohrboxkesselsystem „Brotan".

Digitized by Google

Heft 38. Vom 18. September 1903.

Die Eisenbahnen von Dalmatien, Bosnien und Herzegowina.

Heft 39. Vom 25. September 1903.

Zur Selbstdeckung der Eisenbahnzüge.

No. 41. Vom 9. Oktober 1903.

Die Versuche mit dem Blocksignale System Křižik.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 65—82. Vom 22. August bis 21. Oktober 1903.

(No. 65:) Die Selbstkosten des Stückgutverkehrs auf den württembergischen Staatsbahnen. — Telegraphische Stückgutansage. — Eisenbahnhumor und Selbstverkäufer (Automaten) auf den Bahnsteigen. — (No. 66:) Deutsche Eisenbahnfragen. — (No. 67:) Die geplante Personentarifreform bei den schwedischen Staatsbahnen. — Die Lage der Wächter der österreichischen Staatsbahnen. — (No. 68:) Selbsttätige Vormeldung der Signalstellung. — Die Trennung des Schrankendienstes von der Streckenbewachung durch staffelförmige Ablösung. — (No. 69:) Zur Frage der Verhütung des Funkenauswurfs und der Schwarzrauchentwicklung der Lokomotiven. — Zusammenstellbare Fahrscheinhefte. — (No. 70:) Griechische Eisenbahnen. — (u. 71:) Alkohol und Verkehrswesen. — (No. 71:) Der Entwurf einer Schwebebahn für Groß-Hamburg. — Reisen um die Welt in 47 Tagen. — (No. 72:) Der Winterfahrplan 1903/04 der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. — Die Konzessionierung von Eisenbahnen nach der Verstaatlichung in der Schweiz. — (No. 73:) Einige Bemerkungen zu dem Leitaufsatz „Deutsche Eisenbahnfragen" in No. 66 der Zeitung. — Die bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen im Jahre 1902. — (No. 74:) Die amerikanischen christlichen Jünglingsvereine und ihre Verdienste um die Eisenbahn-Wohlfahrtspflege. — Das neue Abfertigungsverfahren bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. — (No. 75:) Neue Wagenform für den Vorortsverkehr Chicagos. — Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahre 1902. — (No. 76 u. 77:) Die neuesten Fortschritte der Eisenbahntechnik im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — (No. 76:) Zur Frage der Führung städtischer Schnellbahnen. — (No. 77:) Errichtung eines Staatsministeriums für die bayerischen Verkehrsanstalten. — (No. 78:) Die Feier zur Eröffnung der Dampferfähre Warnemünde—Gjedser. — Ersparnisse im Lokomotivbetrieb. — Etat der bayerischen Staatsbahnverwaltung. — Tariferhöhungen bei den dänischen Staatsbahnen. — (No. 79:) Die Erhöhung der Tragfähigkeit der offenen Güterwagen, ihre Schnellbeladung und Entladung. — 200 km Fahrgeschwindigkeit. — Eisenbahnen in Lappland. — (No. 80:) Das Gütertarifwesen der nordamerikanischen Eisenbahnen. — Das Räuberunwesen an der Wladikawkasbahn. — (No. 81:) Über den Umbau von Lokomotiven. — Die Militärbahn von Merw nach Kuschk. — (No. 82:) Der Anspruch der Eisenbahn auf Entrichtung der Fracht bei unterwegs eingetretenem Untergange des Gutes. — Wahrnehmungen bei der Schnellfahrt von 200 km.

Digitized by Google

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 73. Vom 12. September 1903.
Nord-Süd-Stadtbahn Berlin.

No. 75. Vom 19. September 1903.
Entwurf zu einer Schwebebahn in Hamburg.

No. 77. Vom 26. September 1903.
Gewölbte Eisenbahnbrücke von 70 m Spannweite über die Adda bei Morbegno in Italien.

No. 80. Vom 7. Oktober 1903.
Zweihundert Kilometer Fahrgeschwindigkeit.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin N. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by Google

Princeton University Library
32101 066890458

Digitized by Google

Digitized by Google